MCP 1/2007

KOD AMALAN

Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran

untuk sektor pengangkutan

Kementerian Pengangkutan

Kementerian Sumber Manusia

Kementerian Pelancongan Malaysia

Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi

MCP 1/2007

KOD AMALAN

Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran

untuk sektor pengangkutan

Kementerian Pengangkutan

Kementerian Sumber Manusia

Kementerian Pelancongan Malaysia

MeCD Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi

Semakan Edisi Pertama 2008

2007 Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran
Untuk Sektor Pengangkutan

Kod amalan keselamatan, kesihatan dan persekitaran untuk sektor
pengangkutan.
ISBN 978-983-43649-0-8
1. Transportation--Safety measures.
629.042

© Hakcipta Terpelihara

Kementerian Pengangkutan

Kementerian Sumber Manusia

Kementerian Pelancongan Malaysia

Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi

Untuk tujuan rujukan

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran
Untuk Sektor Pengangkutan. Kuala Lumpur, Institut Penyelidikan Keselamatan
Jalan Raya Malaysia (MIROS), 2007.

Penyumbang

Sekalung penghargaan ditujukan kepada individu-individu yang bertanggungjawab dan berusaha gigih dalam mencetuskan idea demi merealisasikan Kod Amalan SHE ini iaitu:

Jawatankuasa Pengarang:
Karim Abd Hadi
Zarir Hafiz Zulkipli
Ilhamah Othman
Rohayu Sarani

Jawatankuasa Editor:
Prof Dato' Ir Dr Radin Umar Radin Sohadi
Ir Fuad Abas

Kandungan

Kata Pengantar ix
Prakata xi
Penghargaan xiii

1.0 PENDAHULUAN
1.1 Pengenalan 1
1.2 Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) 5
1.3 Skop dan Kumpulan Sasar 7
1.4 Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA) 7

2.0 KONSEP PELAKSANAAN
2.1 Pengenalan 9
2.2 Polisi 10
2.2.1 Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran Syarikat 11
2.2.2 Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi 12
2.2.3 Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) Syarikat 13
2.2.3.1 Tanggungjawab Majikan 13
2.2.4 Penyertaan Pekerja 14
2.2.5 Komunikasi 15
2.3 Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS) 16
2.3.1 Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee) 16
2.3.2 Wakil SHE 18
2.4 Perancangan dan Pelaksanaan 19
2.4.1 Prosedur Operasi Piawai 19
2.4.1.1 Pengurusan Pemandu 19

2.4.1.2 Pengurusan Kenderaan 20
2.4.1.3 Pengurusan Perjalanan dan Risiko 20
2.4.1.4 Sistem Pengurusan Dokumentasi 21
2.5 Penilaian 21
2.5.1 Pemantauan dan Penilaian Prestasi 21
2.5.2 Audit Dalaman 24
2.5.3 Audit Luaran 25
2.5.4 Penggredan dan Pelesenan 26
2.6 Tindakan untuk Peningkatan 26
2.6.1 Pencegahan dan Pemulihan 26
2.6.2 Peningkatan Berterusan 27

3.0 PRODUSER OPERASI PIAWAI (SOP)
3.1 Pengenalan 29
3.2 Pengurusan Pemandu 30
3.2.1 Prosedur Pengambilan Pemandu 31
3.2.2 Pengkategorian Pemandu 33
3.2.3 Latihan dan Perubahan Cara Berfikir 33
3.2.4 Prosedur Pemanduan 34
3.2.5 Jam Pemanduan dan Jam Bekerja 35
3.2.6 Penggiliran Pemandu 36
3.2.7 Penghargaan dan Hukuman 36
3.3 Pengurusan Kenderaan 37
3.3.1 Kesempurnaan Kenderaan 38
3.3.2 Penggantian dan Pelupusan Kenderaan 40
3.3.3 Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan 41
3.3.4 Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments) 43
3.3.5 Penggunaan Kenderaan 44
3.3.6 Lesen Kenderaan 44
3.4 Pengurusan Perjalanan dan Risiko 44
3.4.1 Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan 44
3.4.1.1 Kawasan Rehat dan Rawat 46
3.4.1.2 Sistem Pemantauan 46
3.4.1.3 Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan) 46
3.4.2 Pengurusan Risiko Perjalanan 47
3.4.2.1 Laluan Perjalanan 47
3.4.3 Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA) 47
3.4.4 Pengurusan Penumpang/Muatan dan Bagasi 47

3.4.5 Respons Terhadap Kecemasan 48
3.4.6 Perlindungan Insurans 50
3.5 Sistem Pengurusan Dokumen 50
3.5.1 Sistem Laporan Insiden/Kemalangan 50
3.5.2 Pengurusan Aduan 52
3.5.3 Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) 52
3.5.4 Pengurusan Kontraktor 53
3.5.5 Rekod Pengurusan Pemandu 53
3.5.6 Rekod Pengurusan Kenderaan 53
3.5.7 Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko 54
3.5.8 Sistem Pemantauan 54
3.5.9 Penilaian Kendiri 55

4.0 KESIMPULAN **57**

LAMPIRAN
Lampiran 1: Pelan Tindakan Audit Kendiri 59
Lampiran 2: Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan 60
Lampiran 3: Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas 61
Lampiran 4: Borang Penyiasatan Insiden 64

Dari Meja Menteri Pengangkutan

Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan syabas dan setinggi-tinggi tahniah kepada Jawatankuasa Penggubal Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) kerana berjaya menghasilkan manual untuk Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) ini.

Penerbitan manual Kod Amalan SHE ini amat penting dan wajib menjadi rujukan kepada semua pengusaha pengangkutan, terutamanya pengusaha bas awam dan kenderaan perdagangan. Tidak dinafikan bahawa sektor pengangkutan di Malaysia amat memerlukan satu kod operasi piawai yang boleh dijadikan panduan terutamanya dalam bidang pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko perjalanan dan juga pengurusan rekod yang teratur.

Penghasilan Kod Amalan SHE ini tepat pada masanya di mana saban hari Malaysia dikejutkan dengan kemalangan-kemalangan yang mengakibatkan kerugian yang besar dari segi nyawa dan wang ringgit.

Besarlah harapan saya agar Kod Amaln SHE ini dapat menyumbang kepada pengurusan yang lebih baik dan seterusnya dapat mengurangkan kadar kemalangan di jalan raya. Marilah kita bersama-sama menjadikan jalan raya kita lebih selamat untuk semua.

Y.B Dato' Sri Chan Kong Choy
Menteri Pengangkutan Malaysia

Kata Alu-aluan Pengarah Projek

Alhamdulillah, syukur ke hadrat Allah S.W.T. kerana dengan rahmat-Nya, sebuah manual Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) yang merupakan satu pendekatan dalam sektor pengangkutan dapat dihasilkan.

Setiap tahun, lebih 4,500 kemalangan yang melibatkan kenderaan perdagangan dilaporkan di negara ini. Ini melibatkan lebih 1,200 kecederaan dan 850 kematian. Ironinya, ia bukan sahaja melibatkan pemandu, kelindan atau pembantu pemandu sahaja, namun melibatkan pihak ketiga khususnya penumpang bas dan pengguna jalan raya yang lain malahan turut membabitkan orang awam.

Hasil siasatan kemalangan khususnya inkuiri kemalangan berprofil tinggi yang dijalankan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) mendapati, terdapat kelemahan yang amat ketara terhadap pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) yang diamalkan oleh pengusaha pengangkutan. Untuk mengatasi kelemahan ini, Kabinet telah memutuskan supaya sistem pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) dilaksanakan dalam sektor pengangkutan khususnya pengangkutan awam. Ini selaras dengan Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (OSHA) 1994.

Untuk melaksanakan keputusan tersebut, satu kod amalan SHE perlu diwujudkan dan diamalkan. Hasil daripada bengkel dan rundingan di antara pihak berwajib khususnya Jabatan Keselamatan Jalan Raya, Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan, Jabatan Pengangkutan Jalan, Polis DiRaja Malaysia bersama pengusaha pengangkutan perdagangan dan awam, lima elemen penting telah diputuskan dalam Kod Amalan SHE tersebut. Ini melibatkan komitmen pengurusan tertinggi syarikat terhadap keselamatan, pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko dan perjalanan dan pengurusan dokumen

Kod amalan ini diolah supaya mudah difahami dan dilaksanakan oleh semua pengusaha pengangkutan awam dan perdagangan. Selain menggalakkan penilaian kendiri dilakukan oleh pengusaha pengangkutan, Kod Amalan SHE ini juga menjadi asas kepada audit, inkuiri, penggredan serta akreditasi sesebuah syarikat pengangkutan di negara ini.

Professor Ir Dr Radin Umar Radin Sohadi
Pengerusi
Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran
(Sektor Pengangkutan)

Penghargaan

Bagi menghasilkan sebuah kod amalan yang mantap bertujuan menjadi panduan utama kepada masyarakat umum, beberapa siri bengkel telah dianjurkan untuk merangka kod tersebut melalui penggemblengan kepakaran serta pengalaman daripada mereka yang terlibat. Pendekatan proaktif ini telah mendapat sokongan padu daripada wakil pelbagai pihak seperti agensi yang mahir dalam perusahaan kenderaan komersial dan juga pihak berkuasa. Segala cadangan yang bernas, maklumat dan maklumbalas bersama bengkel tersebut telah menjadi intipati dalam usaha menghasilkan Kod Amalan SHE.

Pihak jawatankuasa ingin mengambil kesempatan ini untuk merakam ucapan setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih kepada semua pihak yang telah bertungkus-lumus menyumbangkan kepakaran, buah fikiran, pengalaman, tenaga dan masa dalam usaha merealisasikan Kod Amalan SHE ini.

Jutaan penghargaan khas buat wakil-wakil daripada pelbagai agensi dan pihak berkuasa yang telah banyak memberi sumbangan dalam penghasilan Kod Amalan SHE ini.

Sekalung Penghargaan

Y Bhg. Dato' Ir Dr Johari bin Basri
Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Datuk Suret Singh
Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR)

SAC II Dato' Hamza Taib
Ketua Trafik Pasukan Bukit Aman

Dato' Mohd Nadzmi bin Mohd Salleh
NADICORP Holdings Sdn Bhd

Ir Mokhtar Musri
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Ir Ahmad Shahrom bin Mohd Yunus
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Ir Hj. Rosli bin Husin
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

En Othman bin Abd Jalil
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

En Ismail bin Che Hussain
Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP)

YM Tengku Hasmadi bin Tengku Hashim
NADICORP Holdings Sdn Bhd

En Mohd Zaki bin Awang
NADICORP Holdings Sdn Bhd

Supt Goh Kim Hwa
Polis DiRaja Malaysia (PDRM)

En Roslan bin Alang
Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ)

Puan Eizan Azura bt Zainuddin
Jabatan Pengangkutan Jalan (Penguatkuasaan)

En Kamarul Ikram bin Sidek
Jabatan Pengangkutan Jalan (Perlesenan Pemandu)

En Radzali bin Hj Abd Kadir
Kesatuan Pengusaha Bas Ekspres Semenanjung Malaysia (KPBESM)

En Zuke bin Mohamad
Kesatuan Pengusaha Bas Ekspres Semenanjung Malaysia (KPBESM)

En Ravi Menon
Exxon Mobil

En Hardev Singh
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

En Harbhajan Singh
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

En Lim Tiong Siang
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

Cik Wendy Shin
Pan Malaysia Bus Operator Association (PMBOA)

Puan Loh Yen Mooi
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

Tuan Hj Tajuddin bin Mohd Yunus
Persatuan Pengusaha Bas Ekspres Melayu Semenanjung Malaysia (PEMBAWA)

En Mohd Yani bin Mokhtar
Persatuan Pengusaha Bas Ekspres Melayu Semenanjung Malaysia (PEMBAWA)

En Aruldass Arulandu
Persatuan Agen-Agen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA)

En Wan Mohd Aliazar
Persatuan Agen-Agen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia (MATTA)

En Jaafar bin Abd Rahman
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Mohd Rafie bin Ali
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Rahul Hameed
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Ng Chee Keong
Lafarge Malayan Cement Bhd

En S. Nandagopal
Lafarge Malayan Cement Bhd

En Shaharzad bin Yusop
Kementerian Pelancongan Malaysia

En Kamaruzaman bin Hussin
Mara Liner

En Raymond Teoh Joo Han
Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR)

1

Pendahuluan

Pendahuluan

1.1	Pengenalan	1
1.2	Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE)	5
1.3	Skop dan Kumpulan Sasar	7
1.4	Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA)	7

1 PENDAHULUAN

1.1 Pengenalan

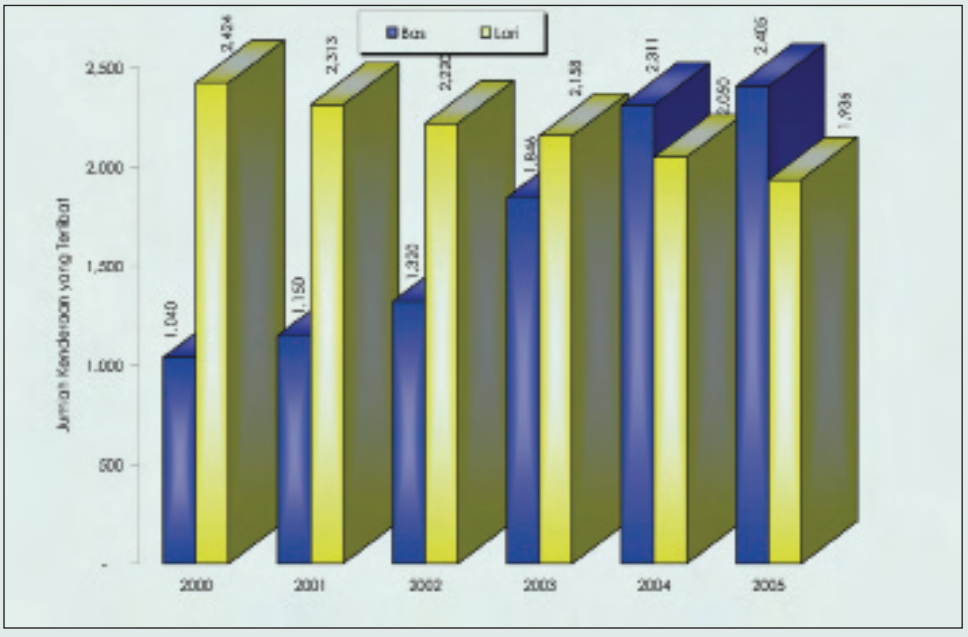
Saban hari, rakyat Malaysia dikejutkan dengan paparan-paparan kemalangan yang melibatkan pelbagai jenis kenderaan sama ada kenderaan persendirian mahupun kenderaan komersial. Kemalangan-kemalangan ini berpunca daripada pelbagai faktor seperti faktor manusia, persekitaran, reka bentuk jalan dan kenderaan. Kemalangan adalah satu tragedi dan ironinya mengakibatkan kerugian dari segi tenaga kerja dan juga wang ringgit.

Kemalangan adalah satu tragedi dan ironinya mengakibatkan kerugian dari segi tenaga kerja dan juga wang ringgit.

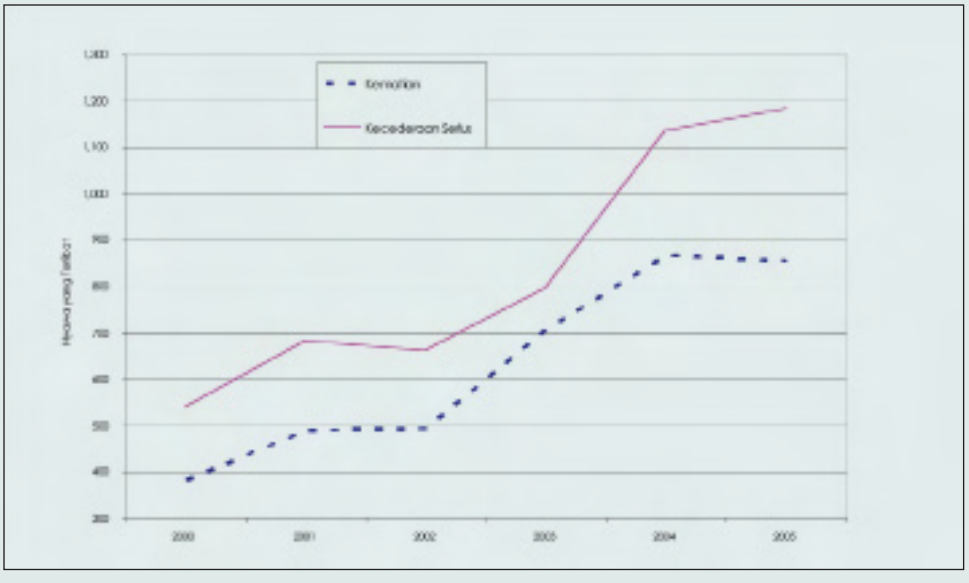
Pada umumnya, jumlah kemalangan yang melibatkan kenderaan perdagangan terutama bas dan lori semakin bertambah setiap tahun. Pertambahan ini dapat dilihat di Rajah 1.1. Menurut statistik, keseluruhan bilangan kenderaan komersial yang terlibat dalam kemalangan telah meningkat sebanyak 25.35% dalam tempoh lima tahun (2000-2005). Peratusan kemalangan yang melibatkan bas telah meningkat melebihi 100% iaitu sebanyak 131.25% sepanjang tempoh yang sama. Statistik ini tidak seharusnya diambil ringan kerana peningkatan kemalangan melibatkan bas adalah lebih membimbangkan jika dikira dari segi bilangan penumpang/nyawa yang terlibat.

Rajah 1.2 menunjukkan kadar kematian dan kecederaan akibat kemalangan kenderaan komersial yang meningkat setiap tahun. Jika jumlah kematian diterjemahkan dalam bentuk 'Value of Statistical Life' (VSOL), kerajaan Malaysia telah kehilangan sekurang-kurangnya 800 pekerja yang dapat menyumbang sekurang-kurangnya RM1.056 bilion (Mohd Faudzi bin Mohd Yusoff, 2006). Ironinya, yang terlibat adalah mangsa pihak ketiga khususnya pengguna kereta dan motosikal.

Rajah 1.1 Statistik kemalangan melibatkan bas dan lori di Malaysia dari tahun 2000 hingga 2005



Rajah 1.2 Kematian dan kecederaan melibatkan kenderaan perdagangan di Malaysia dari tahun 2000 hingga 2005



Situasi ini amat membimbangkan semua pihak terutamanya para pemimpin negara dan para intelektual dalam bidang yang berkaitan. Berdasarkan inkuiri-inkuiri yang dijalankan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), aspek pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) yang lemah telah dikenalpasti sebagai salah satu penyumbang utama kepada kemalangan-kemalangan yang dikaji. Antara kejadian-kejadian yang telah menjadi sejarah buruk dalam perkhidmatan pengangkutan komersial adalah seperti berikut:

a. Kejadian kemalangan yang melibatkan perlanggaran antara sebuah lori dan kereta di Hutan Kampung, Kedah telah mengakibatkan sembilan kematian dan seorang mangsa mengalami kecederaan parah.
b. Kemalangan yang melibatkan sebuah bas di KM 160.8 Lebuhraya Utara-Selatan yang berlaku di Nibong Tebal telah meragut nyawa 11 mangsa dan sekurang-kurangnya mencederakan 35 penumpang.
c. Kejadian bas terbalik baru-baru ini di Jalan Gua Musang–Kuala Krai yang telah membunuh satu nyawa dan mengakibatkan empat lagi penumpang cedera parah.
d. Kemalangan bas di KM 254 Lebuhraya PLUS menuju Kuala Kangsar yang meragut 6 nyawa, 3 cedera parah dan 19 cedera ringan.

Selain daripada yang dinyatakan di atas, kejadian kemalangan yang terburuk pernah berlaku di Bukit Gantang, Perak yang meragut 22 nyawa telah membuka mata banyak pihak. Kelemahan sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran amat ketara khususnya komitmen pengurusan tertinggi, pengurusan pemanduan dan penyelenggaraan kenderaan. Sehubungan dengan itu, kabinet telah memutuskan untuk mewajibkan semua pengusaha kenderaan melaksanakan Kod Amalan SHE.

Pelaksanaan SHE ini sangat penting bagi mewujudkan keadaan yang lebih selamat khususnya berhubung dengan jalan raya dan persekitaran, kenderaan dan perkara-perkara lain yang ada hubungan secara langsung atau tidak. Walau bagaimanapun, usaha ini amat memerlukan komitmen yang tinggi dan berterusan daripada pelbagai pihak. Pihak tertinggi pengurusan syarikat khususnya harus memainkan peranan penting dalam menjayakan sistem tersebut. Bagi memastikan SHE dapat diamalkan dengan sempurna, satu

kod amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran perlu disediakan untuk menyokong Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (OSHA) 1994. Oleh yang demikian, beberapa siri bengkel telah dijalankan antara pihak Kementerian Pengangkutan, Kementerian Sumber Manusia, Kementerian Pembangunan Usahawanan dan Koperasi dan penggiat industri. Satu kesimpulan telah dipersetujui di mana lima elemen penting dalam meningkatkan pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran perlu diambil kira iaitu:

a. Tanggungjawab pengurusan terhadap SHE
b. Pengurusan pemandu
c. Pengurusan kenderaan
d. Pengurusan risiko dan perjalanan
e. Pengurusan data dan laporan

Tanggungjawab pihak pengurusan terhadap SHE dirangkumkan dalam lima elemen utama iaitu polisi, organisasi, perancangan dan pelaksanaan, penilaian dan tindakan untuk peningkatan.

Elemen yang dianggap rukun dalam pelaksanaan SHE telah dikenalpasti sepertimana yang terkandung dalam Jadual 1.1(a). Tanggungjawab pihak pengurusan terhadap SHE dirangkumkan dalam lima elemen utama iaitu polisi, organisasi, perancangan dan pelaksanaan, penilaian dan tindakan untuk peningkatan. Setiap elemen utama ini mempunyai sub-sub elemen yang akan membantu syarikat dalam melaksanakan SHE di syarikat masing-masing. Turut dipersetujui ialah konsep pelaksanaan kod amalan (sila rujuk Jadual 1.1(b)) yang terdiri daripada beberapa elemen penting yang perlu ditambah baik secara berterusan dari semasa ke semasa. Di samping itu pemantauan dalam bentuk audit turut dibincangkan bagi memastikan perjalanan sistem berada di landasan yang betul serta bertujuan mengenalpasti sebarang kelemahan yang wujud.

Jadual 1.1(a) Elemen-elemen utama dalam Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE)

Tanggungjawab Pengurusan Terhadap SHE	Elemen Utama	Sub Elemen
	Polisi	Polisi Syarikat Peranan dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi Penyertaan Pekerja Komunikasi
	Organisasi	Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH committee) Wakil SHE (SHE representative) Sistem Jaminan Kualiti (QAS)
	Perancangan dan Pelaksanaan	Prosedur Operasi Piawai (SOP) Latihan
	Penilaian	Pemantauan dan Penilaian Prestasi Penilaian Pengurusan Audit
	Tindakan untuk Peningkatan	Tindakan Pencegahan dan Pembetulan Peningkatan Berterusan

1.2 Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE)

Objektif Kod Amalan ini ialah:

i. Menyediakan garis panduan kepada majikan dan pekerja tentang cara-cara yang wajar dan berkesan untuk mengurus isu-isu berkaitan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

ii. Menggalakkan pendidikan dan kesedaran tentang keselamatan dan kesihatan di tempat kerja.

iii. Memastikan individu lain ataupun orang awam tidak terdedah kepada kemalangan dan risiko kepada kesihatan disebabkan oleh aktiviti yang dijalankan.

Jadual 1.1(b) Elemen-elemen utama dalam Prosedur Operasi Piawai (SOP) dalam pelaksanaan SHE

Prosedur Operasi Piawai (SOP)

Elemen Utama	Sub Elemen
Pengurusan Pemandu	Prosedur Pra-Pengambilan Pemandu Pengkategorian Pemandu Latihan dan Perubahan Cara Berfikir Prosedur Pemanduan (Perjalanan) Jam Pemanduan dan Jam Bekerja Penggiliran Pemanduan Penghargaan dan Hukuman
Pengurusan Kenderaan	Kesempurnaan Kenderaan Senarai Semakan ketika Menghidup dan Mematikan Enjin Tali Pinggang Keledar Pemandu & Penumpang (Bas dan Lori) Mempamerkan Lesen Kenderaan Peraturan Pengisian Semula Minyak Penggunaan Kenderaan Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan Penggantian dan Pelupusan Kenderaan Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu
Pengurusan Perjalanan dan Risiko	Pengurusan Penumpang dan Muatan Mengenalpasti Bahaya dan Risiko di Laluan Pengurusan Risiko Perjalanan Respons Kecemasan Perlindungan Insurans Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)
Sistem Jaminan Kualiti (QAS)	Tanggungjawab Syarikat Sistem Laporan Insiden/Kemalangan Pengurusan Aduan Latihan dan Kompetensi SHE Pengurusan Kontraktor Sistem Pemantauan – Buku log/Kotak hitam/ GPS/Takograf Penilaian Kendiri

1.3 Skop dan Kumpulan Sasar

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) ini digunakan oleh semua majikan dan pekerja yang bergiat dalam industri pengangkutan. Namun begitu, sebagai permulaan SHE akan mula dipraktikkan dalam sektor pengangkutan awam; secara khususnya untuk setiap syarikat yang menyediakan perkhidmatan bas.

1.4 Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA)

Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA) adalah akta yang digubal bagi tujuan memastikan keselamatan, kesihatan dan kebajikan pekerja-pekerja. Akta ini juga bertujuan melindungi keselamatan dan kesihatan orang lain yang berada di tempat kerja selain daripada mereka yang menjalankan aktiviti kerja. Antara tujuan lain Akta ini adalah untuk menggalakkan suatu persekitaran tempat kerja yang bersesuaian dengan keperluan fisiologi dan psikologi para pekerja. Akta ini juga berfungsi bagi mengekalkan atau memperbaiki piawaian keselamatan dan kesihatan (Johari Ismail, 2003). Skop bagi Akta ini termasuklah mereka yang bekerja yakni pekerja yang menerima gaji atau dibayar oleh sesuatu pihak yang dipanggil majikan. Ia juga meliputi pekerja dari syarikat lain yang diberi kontrak oleh syarikat.

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) ini tertakluk di bawah Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA 1994). Kewujudan Kod Amalan ini adalah untuk memperincikan aktiviti pekerjaan selamat dan sihat untuk semua pihak yang terlibat.

Majikan juga tertakluk kepada kod amalan ini di mana kewajipan am majikan atau orang yang bekerja sendiri terkandung dalam Seksyen 15 (*Kewajipan Am Majikan dan Orang yang Bekerja Sendiri*) manakala bagi kewajipan am pekerja pula termaktub dalam Seksyen 24 (*Kewajipan Am Pekerja yang Sedang Bekerja*) Akta berkenaan.

Secara amnya keselamatan, kesihatan dan kebajikan pekerja adalah dilindungi oleh undang-undang. Justeru itu, majikan khususnya pihak pengurusan tertinggi bertanggungjawab sepenuhnya untuk melindungi dan menyebarkan maklumat berkaitan keselamatan dan kesihatan kepada pekerja mereka. Pekerja pula bertanggungjawab terhadap diri mereka sendiri dan orang lain yang terlibat dalam pekerjaan mereka. Sekiranya terdapat sebarang masalah atau kesulitan, pekerja dikehendaki berbincang dengan majikan atau wakil majikan agar ianya dapat diselesaikan dengan segera bagi memastikan kebajikan, keselamatan dan kesihatan setiap pihak dilindungi.

Bagi mencapai matlamat kerajaan untuk mengurangkan kes kemalangan di tempat kerja, SHE telah mengenalpasti bahawa:

i. Komunikasi dua hala yang berkesan antara majikan dan pekerja akan mewujudkan persekitaran yang sihat dan selamat.
ii. Pihak yang terlibat dalam aktiviti kerja (majikan, pekerja dan lain-lain) lazimnya merupakan pihak terbaik untuk memutuskan tindakan yang spesifik bagi memastikan tempat kerja selamat.
iii. Perlunya satu sistem pengurusan risiko yang sistematik bagi mengurangkan kadar kemalangan di tempat kerja.

Prinsip-prinsip ini disokong dengan hakikat bahawa:

i. Majikan khususnya pengurusan tertinggi syarikat mempunyai kuasa dan pengaruh serta bertanggungjawab dalam memastikan keselamatan dan kesihatan pekerja dan persekitarannya.
ii. Pekerja juga bertanggungjawab terhadap diri sendiri dan orang lain.
iii. Untuk mencapai timbal balas tanggungjawab tersebut, kerjasama yang baik antara majikan dan pekerja amat diperlukan.
iv. Penyertaan pekerja dalam isu keselamatan dan kesihatan akan membawa kepada budaya yang mengutamakan keselamatan di tempat kerja.

Secara amnya Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) ini menyediakan satu garis panduan bagi setiap pengusaha industri pengangkutan khususnya perkhidmatan bas awam. Kod amalan ini tidak menetapkan kepada majikan kaedah atau peraturan-peraturan tertentu bagi memastikan situasi tempat kerja selamat dan sihat. Namun begitu, kod amalan ini memberi panduan serta pendekatan secara sistematik dan fleksibel bagi membolehkan penambahbaikan secara berterusan dilakukan.

2

Konsep Pelaksanaan

Konsep Pelaksanaan

2.1 Pengenalan 9
2.2 Polisi 10
2.2.1 Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran Syarikat 11
2.2.2 Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi 12
2.2.3 Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) Syarikat 13
2.2.3.1 Tanggungjawab Majikan 13
2.2.4 Penyertaan Pekerja 14
2.2.5 Komunikasi 15
2.3 Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS) 16
2.3.1 Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee) 16
2.3.2 Wakil SHE 18
2.4 Perancangan dan Pelaksanaan 19
2.4.1 Prosedur Operasi Piawai 19
2.4.1.1 Pengurusan Pemandu 19
2.4.1.2 Pengurusan Kenderaan 20
2.4.1.3 Pengurusan Perjalanan dan Risiko 20
2.4.1.4 Sistem Pengurusan Dokumentasi 21
2.5 Penilaian 21
2.5.1 Pemantauan dan Penilaian Prestasi 21
2.5.2 Audit Dalaman 24
2.5.3 Audit Luaran 25
2.5.4 Penggredan dan Pelesenan 26
2.6 Tindakan untuk Peningkatan 26
2.6.1 Pencegahan dan Pemulihan 26
2.6.2 Peningkatan Berterusan 27

2 KONSEP PELAKSANAAN

2.1 Pengenalan

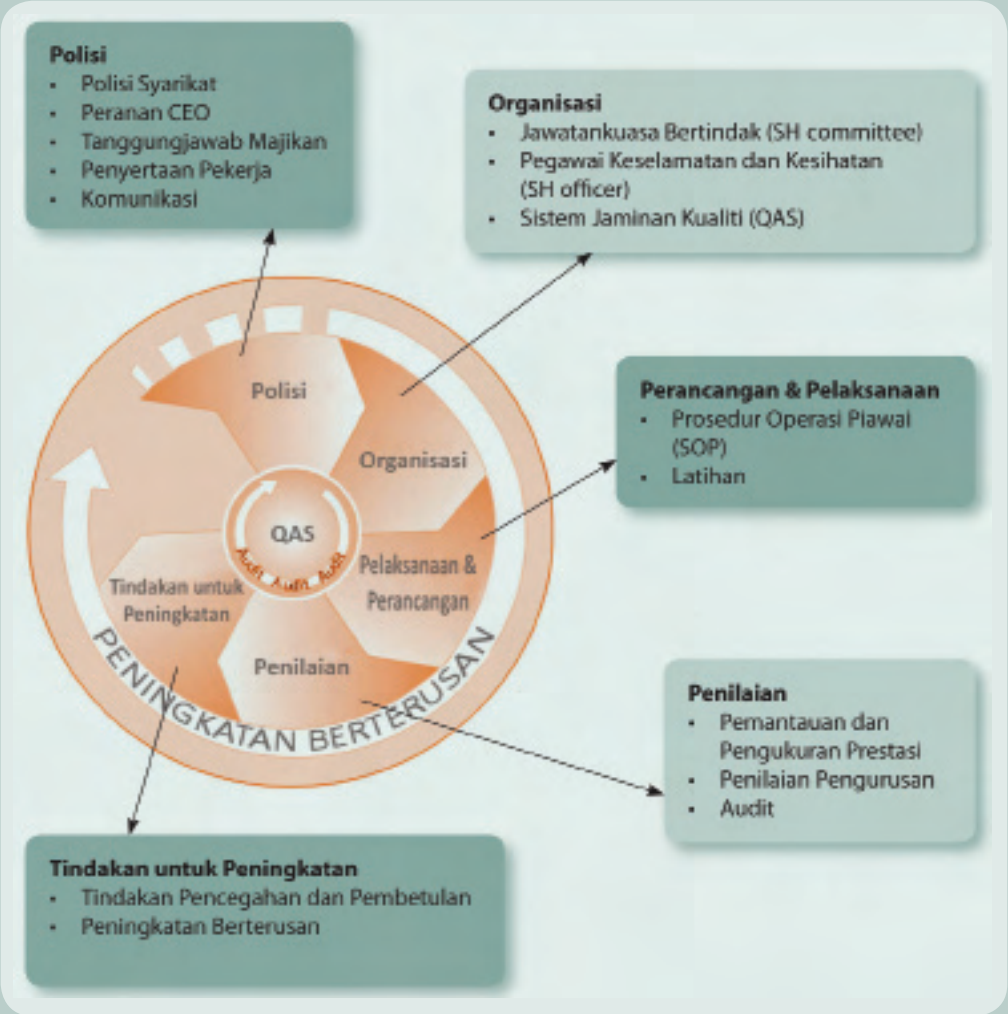
Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) ini merupakan satu amalan yang diadaptasi daripada Standard Pengurusan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan yang diterbitkan oleh Jabatan Standard Malaysia (MS:1722) dan disesuaikan untuk kegunaan industri pengangkutan. Amalan ini memperkenalkan konsep penambahbaikan yang berterusan iaitu konsep yang menerapkan peningkatan yang berterusan secara langkah demi langkah ke arah kesempurnaan. Konsep ini terdiri daripada lima langkah iaitu:

a) Polisi (Policy)
b) Organisasi (Organisation)
c) Perancangan & Pelaksanaan (Planning & Implementation)
d) Penilaian (Evaluation)
e) Tindakan untuk Peningkatan (Action for Improvement)

Bagi menjamin peningkatan dalam kitaran ini, satu proses audit yang diawasi oleh sistem pematuhan kualiti amat diperlukan pada setiap langkah yang diambil.

Lima langkah ini berfungsi sebagai kitaran yang menjana kebaikan dan menghasilkan peningkatan pada setiap kitaran. Bagi menjamin peningkatan dalam kitaran ini, satu proses audit yang diawasi oleh sistem pematuhan kualiti amat diperlukan pada setiap langkah yang diambil. Rajah 2.1 menunjukkan konsep pelaksanaan SHE dan elemen-elemen utama yang perlu diambil kira dalam memastikan tahap keselamatan, kesihatan dan persekitaran berada dalam tahap yang optimum.

Rajah 2.1 Kitaran konsep pelaksanaan dan elemen-elemen utama



2.2 Polisi

Polisi merupakan elemen terpenting dalam kitaran konsep pelaksanaan SHE. Polisi adalah satu dokumen penyataan hasrat (statement of intent) yang dikeluarkan oleh pengurusan tertinggi syarikat. Dokumen tersebut adalah terjemahan iltizam majikan dalam mempraktiskan Kod Amalan SHE. Dasar bertulis ini hendaklah menyatakan dengan jelas pendirian dan komitmen majikan terhadap langkah-langkah mencegah kemalangan dan risiko ke atas keselamatan dan kesihatan pekerja. Antara perkara-

perkara yang perlu dinyatakan dalam pembentukan sesebuah polisi adalah seperti berikut:

a. Polisi Keselamatan dan Kesihatan syarikat
b. Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO)
c. Penyertaan pekerja
d. Kaedah komunikasi antara majikan dan pekerja

Polisi adalah satu dokumen penyataan hasrat (statement of intent) yang dikeluarkan oleh pengurusan tertinggi syarikat.

2.2.1 Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran Syarikat

Dalam merangka polisi dan prosedur yang jelas tentang keselamatan dan kesihatan di tempat kerja, majikan hendaklah berunding dengan pihak-pihak seperti di bawah:

- pemegang amanah harta (stakeholder)
- kesatuan sekerja
- wakil pekerja
- anggota jawatankuasa keselamatan dan kesihatan
- pegawai keselamatan dan kesihatan
- wakil majikan

Polisi ini hendaklah menggariskan tanggungjawab majikan dan pekerja. Ia hendaklah mencerminkan sifat dan keperluan tempat kerja itu sendiri dalam menangani isu-isu berhubung dengan keselamatan dan kesihatan pekerja serta orang lain yang terlibat di dalam tempat kerja tersebut. Contoh polisi tersebut adalah seperti Rajah 2.2 dan ianya hendaklah:

i. Disampaikan dan dipaparkan kepada semua pihak yang berkenaan dengan bahasa yang mudah dan jelas.
ii. Sentiasa disemak dan dikemaskini sejajar dengan keadaan dan perubahan semasa.
iii. Disemak, dikemaskini dan ditandatangani oleh pihak pengurusan tertinggi syarikat apabila terdapat pertukaran pada pucuk pimpinan.
iv. Dipantau dan dinilai dari segi pelaksanaan dan keberkesanannya.

Rajah 2.2 Contoh polisi syarikat terhadap Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran

Polisi Keselamatan dan Kesihatan

Syarikat ..... berikrar untuk menyediakan suasana yang selamat dan sihat untuk kesemua kakitangan, kontraktor dan pelawat memasuki tempat syarikat beroperasi.

Pengurusan akan:
- Mematuhi semua tuntutan perundangan berkaitan keselamatan dan kesihatan pekerjaan
- Mengenalpasti dan menilai semua kemungkinan bahaya di tempat kerja
- Mengawal selia semua ancaman bahaya
- Proaktif dalam mengawal ancaman bahaya yang baru
- Menyediakan latihan dan penyeliaan keselamatan dan kesihatan
- Memberi peluang kepada staf untuk mengundi wakil keselamatan kesihatan supaya terlibat dalam proses pengurusan risiko bahaya
- Memberi sokongan kepada staf yang cedera untuk kembali bekerja secepat yang mungkin

Kakitangan akan:
- Menyumbang secara aktif dalam mengenalpasti bahaya di tempat kerja dan cara-cara untuk menguruskannya
- Menyertai latihan keselamatan dan kesihatan
- Mempraktikkan cara kerja yang selamat
- Mempengaruhi pekerja lain supaya mempraktikkan cara kerja yang selamat
- Melaporkan kecederaan secara cepat dan tepat
- Menyertai program kembali bekerja jika berkenaan

Tarikh:

Tandatangan: _____

Ridwan Jaafar, Pengarah Urusan

2.2.2 Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi

Pihak pengurusan tertinggi hendaklah memainkan peranan yang proaktif dan menunjukkan komitmen yang tinggi terhadap keselamatan pekerja dan orang awam khususnya di jalan raya. Komitmen dan akauntabiliti ini bukan sahaja dijelaskan kepada pihak pekerja bahkan kepada pihak lain khususnya penumpang atau yang ada kaitan sama ada secara langsung atau tidak dengan mereka. Pihak pengurusan merupakan nakhoda yang akan menentukan kejayaan polisi keselamatan yang telah direncanakan.

2.2.3 Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) Syarikat

Untuk memastikan perancangan, peraturan atau kod amalan SHE mencapai objektif yang telah ditetapkan, maka ketua eksekutif syarikat bertanggungjawab untuk merancang, melaksanakan dan memantau semua aktiviti yang digariskan dalam kod amalan ini. Penambahbaikan perlu dilakukan setiap masa terhadap kelemahan yang wujud.

Majikan bertanggungjawab untuk menyediakan tempat dan suasana kerja yang selamat dan sihat kepada pekerja.

2.2.3.1 Tanggungjawab Majikan

Mengikut Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (1994), majikan wajib mengambil segala langkah yang praktik bagi menyediakan tempat kerja yang selamat untuk pekerja. Majikan bertanggungjawab untuk menyediakan tempat dan suasana kerja yang selamat dan sihat kepada pekerja. Antara tanggungjawab majikan berkenaan SHE termasuklah:

i. **Program Informasi, Pendidikan dan Latihan**
   Majikan hendaklah menyediakan program informasi, latihan dan pendidikan berhubung dengan keselamatan dan kesihatan serta langkah-langkah pencegahan kepada pekerja mereka dengan hasrat dapat meningkatkan kesedaran terhadap sebarang bentuk bahaya dan risiko semasa bekerja. Maklumat dan pendidikan sedemikian hendaklah menjadi sebahagian utama daripada program pembangunan dan induksi pekerja serta disampaikan kepada semua pekerja.

ii. **Aspek Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran**
   Majikan hendaklah menyediakan dan menyelenggarakan suatu persekitaran kerja yang selamat dan tidak berisiko kepada kesihatan dan keselamatan pekerjanya.

Setiap tempat kerja hendaklah memastikan bahawa kod amalannya dapat menangani:

a. Risiko, jika terdapat unsur-unsur bahaya kepada keselamatan dan kesihatan melalui aktiviti pekerjaan dalam lingkungan tempat kerja itu sendiri.
b. Pendidikan, latihan dan kesedaran yang wajar tentang pemakaian atau pematuhan ke atas semua arahan dan prosedur kerja yang selamat.
c. Menyediakan kelengkapan dan bahan yang wajar untuk melindungi pekerja daripada kemalangan dan risiko kepada kesihatan.
d. Langkah-langkah yang mesti diambil berikutan sesuatu kemalangan pekerjaan atau pendedahan terhadap risiko kepada kesihatan termasuklah pengurusan yang sewajarnya bagi mengelakkan kejadian berbahaya daripada berulang.

iii. Amalan Pekerjaan yang Tidak Mengadili dan Tidak Berbentuk Diskriminasi

Seseorang majikan harus memastikan bahawa amalan pekerjaan hendaklah berasaskan bukti yang kukuh bahawa seseorang pekerja itu berkemampuan untuk menjalankan tugas dan tidak mendatangkan risiko kepada diri sendiri dan juga orang lain yang terlibat dengan aktiviti yang dijalankannya.

2.2.4 Penyertaan Pekerja

Di antara tanggungjawab pekerja dalam pelaksanaan SHE termasuklah:

i. Seseorang pekerja hendaklah bertindak dengan bertanggungjawab supaya tidak mendedahkan orang lain kepada sebarang bahaya dan risiko terhadap keselamatan dan kesihatan akibat daripada aktiviti yang dijalankan.
ii. Semua pekerja hendaklah memberikan komitmen yang penuh dan menyertai semua program keselamatan dan kesihatan yang dianjurkan.
iii. Setiap pekerja hendaklah mematuhi segala arahan dan prosedur tentang langkah-langkah keselamatan dan kesihatan yang ditetapkan oleh majikan.

iv. Pekerja hendaklah memaklumkan kepada majikan berkenaan status persekitaran tempat kerja yang difikirkan boleh mendatangkan bahaya dan risiko kepada kesihatan sama ada kepada diri sendiri ataupun orang lain yang berkaitan dengan aktiviti yang dijalankan.

2.2.5 Komunikasi

Komunikasi dua hala antara pekerja dengan majikan adalah amat penting bagi memastikan segala polisi dan kehendak syarikat dapat disalurkan kepada pekerja dengan cepat dan tepat.

Kunci utama dalam komunikasi yang berkesan oleh pengurusan tertinggi dalam setiap organisasi adalah Kredibiliti, Konteks, Kesinambungan dan Konsistensi, Saluran, Keupayaan dan Kejelasan. Di antara komunikasi dua hala yang berkesan adalah:

i. Penyampaian polisi dan komitmen syarikat dengan jelas
ii. Program-program tertentu untuk menyampaikan isu-isu keselamatan dan kesihatan pekerjaan
iii. Perhimpunan berkala, pertandingan, seminar dan saluran komunikasi lain yang berkesan.

Kunci utama dalam komunikasi yang berkesan oleh pengurusan tertinggi dalam setiap organisasi adalah Kredibiliti, Konteks, Kesinambungan dan Konsistensi, Saluran, Keupayaan dan Kejelasan.

Elemen-elemen di atas merupakan kunci dan titik tolak kepada kitaran pelaksanaan SHE. Perlu diingatkan bahawa polisi yang baik tidak akan meninggalkan kesan sekiranya tiada kerjasama dan tanggungjawab di antara majikan dan pekerja. Keterbukaan dalam saluran komunikasi juga memainkan peranan yang penting bagi memastikan kod amalan ini sentiasa dipatuhi oleh semua pihak. Setiap polisi haruslah dihormati bagi mengelakkan kejadian yang tidak diingini.

2.3 Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS)

Elemen kedua dalam menjayakan kitaran amalan keselamatan ini ialah struktur organisasi. Dalam konteks SHE, dua badan yang penting dalam melaksanakan SHE ialah:

- Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee)
- Wakil SHE (SHE Representative).

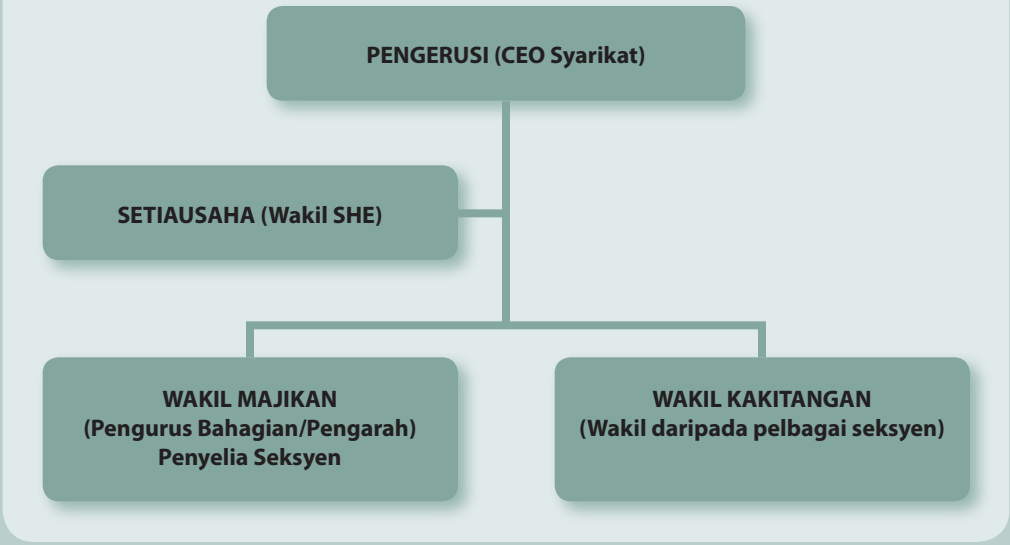
Di samping itu, satu sistem iaitu Sistem Pengurusan Kualiti (Sistem Pengurusan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan) perlu diwujudkan. Ia bertujuan untuk meningkatkan mutu kerja dan memastikan segala aktiviti berjalan mengikut landasan yang betul, konsisten dan berkesan ke arah mencapai hasrat yang digariskan. Sistem Pengurusan Kualiti menetapkan tahap kualiti yang seharusnya dicapai oleh sesebuah organisasi. Semua syarikat adalah digalakkan untuk mengimplementasikan sistem pengurusan kualiti (QMS) (contohnya MS ISO 9000, 14000) untuk meningkatkan keberkesanan syarikat sementara Kod Amalan adalah wajib untuk dilaksanakan.

Sistem Pengurusan Kualiti menetapkan tahap kualiti yang seharusnya dicapai oleh sesebuah organisasi.

2.3.1 Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee)

Majikan diwajibkan untuk menubuhkan satu Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan seperti yang digariskan pada Bahagian VII, Seksyen 30 OSHA 1994 (sekiranya mempunyai 40 pekerja atau lebih, atau sekiranya diarah oleh Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan). Definisi Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee) yang terperinci adalah seperti yang digariskan dalam Peraturan-Peraturan Keselamatan & Kesihatan Pekerjaan (Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan) 1996. Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee) ini akan diwajibkan atas arahan Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP).

Rajah 2.3 Contoh carta organisasi Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan



Antara objektif untuk menubuhkan Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan adalah untuk:

i. Memupuk kerjasama antara pihak pengurusan dan pekerja untuk menilai masalah-masalah keselamatan dan kesihatan di tempat kerja serta menggalakkan tindakan pemulihan.
ii. Memastikan semua pekerja sedar akan Dasar Keselamatan dan Kesihatan serta memberi cadangan yang bersesuaian sekiranya perlu untuk mengubah Dasar tersebut.
iii. Mendidik dan mencungkil minat para pekerja dalam aspek keselamatan dan kesihatan.
iv. Membina sistem komunikasi dengan para pekerja supaya mereka akan melaporkan semua bahaya dan memberikan cadangan yang bersesuaian.

Antara fungsi Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan adalah:

i. Sentiasa mengkaji semula langkah-langkah yang diambil untuk memastikan keselamatan dan kesihatan semua orang di tempat kerja.
ii. Menyiasat sebarang perkara di tempat kerja yang dianggap oleh ahli jawatankuasa atau pekerja di situ sebagai tidak selamat atau memberi risiko kepada kesihatan serta perkara-perkara yang telah dibawa kepada perhatian majikan.

iii. Membantu membangunkan program keselamatan dan sistem kerja yang selamat.
iv. Menilai semula keberkesanan program keselamatan.

2.3.2 Wakil SHE

Syarikat adalah diwajibkan sekurang-kurangnya mempunyai seorang wakil SHE (SHE Representative) di kalangan pekerjanya. Wakil SHE ini hendaklah menjalani latihan yang disediakan oleh NIOSH. Wakil SHE bertindak sebagai pembantu kepada Ketua Pegawai Eksekutif atau Pengurus Besar berkenaan dengan isu-isu keselamatan pekerja. Beliau juga bertanggungjawab untuk mempromosikan pelan keselamatan di samping melaksanakan semua keperluan keselamatan.

Tanggungjawab lain Pegawai Keselamatan dan Kesihatan adalah:

i. Mempromosikan konsep bahawa keselamatan dan kesihatan pekerjaan adalah tanggungjawab bersama.
ii. Meronda persekitaran kerja dan melakukan pemeriksaan aktiviti-aktiviti kerja, peralatan dan kemudahan supaya sentiasa dalam keadaan selamat.
iii. Mengingatkan Pengurus atau Pengurus Kontraktor untuk memperbaiki aktiviti kerja yang tidak selamat.
iv. Rekod dan melaporkan sebarang pemberhentian kerja yang tidak selamat kepada Pengurus Besar atau Pengarah.
v. Membantu pasukan penyiasatan kemalangan menyiasat status dan sebab setiap kemalangan serta mengenalpasti tindakan untuk mengelakkan daripada kejadian serupa berulang.
vi. Memikirkan skim insentif untuk meningkatkan kesedaran berkenaan keselamatan pada setiap peringkat melalui pekerjaan.

Wakil SHE ini hendaklah menjalani latihan yang disediakan oleh NIOSH.

Untuk jangka masa panjang semua syarikat adalah digalakkan untuk mempunyai seorang pegawai keselamatan dan kesihatan (SHO). Peranan dan tugas pegawai keselamatan dan kesihatan (SHO) ini adalah seperti yang digariskan di Bahagian VII, Seksyen 29 OSHA 1994.

2.4 Perancangan dan Pelaksanaan

Seterusnya, setelah polisi dibentuk bersama dengan Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee), satu bentuk perancangan perlu dibuat tentang bagaimana SHE akan diadaptasikan dalam sesebuah organisasi. Perancangan perlulah dibuat berdasarkan prosedur operasi piawai seperti yang diterangkan di bawah. Latihan yang mencukupi perlu diberikan kepada semua pihak yang terlibat agar pelaksanaan berjalan lancar.

2.4.1 Prosedur Operasi Piawai

Bagi melaksanakan polisi yang dihasilkan, pihak pengurusan perlu merangka pelan tindakan dan membentuk prosedur operasi piawai untuk memastikan setiap pengurusan berjalan mengikut standard yang ditetapkan.

Terdapat beberapa perkara yang perlu diambilkira dalam membentuk prosedur operasi piawai kerana ianya melibatkan banyak pihak. Empat prosedur berikut perlu diwujudkan:

a. Pengurusan Pemandu
b. Pengurusan Kenderaan
c. Pengurusan Perjalanan dan Risiko
d. Sistem Pengurusan Dokumentasi

2.4.1.1 Pengurusan Pemandu

Pemandu adalah individu penting yang terlibat secara langsung dengan operasi syarikat pengangkutan. Dengan kata lain, tanpa pemandu maka operasi syarikat akan tergendala. Selain daripada itu, pemandu memikul tanggungjawab besar untuk turut sama memainkan peranan bagi mencapai kehendak pihak pengurusan dalam memastikan persoalan pokok iaitu keselamatan, kesihatan dan persekitaran terjamin. Memandangkan tanggungjawab besar terpikul di atas bahu para pemandu, maka pemandu dan elemen-elemen yang berkait rapat dengan mereka hendaklah diurus tadbir dengan sempurna. Amalan dan pengalaman daripada pihak lain yang terbukti berkesan boleh dijadikan panduan atau rujukan. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur Operasi Piawai (SOP).

2.4.1.2 Pengurusan Kenderaan

Kajian menunjukkan bahawa kenderaan adalah salah satu faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan selain faktor kemanusiaan, keadaan jalan dan persekitaran serta faktor-faktor lain. Reka bentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat. Kenderaan seumpama ini dapat mengurangkan risiko berlaku kemalangan mahupun impak kemalangan itu sendiri.

Kita sedia maklum bahawa setiap komponen kenderaan mempunyai fungsi tersendiri dan saling lengkap melengkapi antara satu sama lain. Dengan kata lain, kenderaan akan berfungsi dengan lebih baik jika setiap komponen berfungsi dengan sempurna. Oleh yang demikian, pengurusan kenderaan yang komprehensif adalah amat kritikal bagi menjamin kenderaan berada dalam keadaan terbaik apabila beroperasi di jalan raya. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur Operasi Piawai (SOP).

Reka bentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat.

2.4.1.3 Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Kajian mendapati bahawa selain faktor kemanusiaan dan kenderaan, faktor jalan raya dan persekitaran juga adalah antara faktor utama penyumbang kepada kemalangan. Justeru adalah mustahak untuk mengambil berat persekitaran sepanjang laluan seperti keadaan jalan, kawasan berisiko berlaku tanah runtuh, banjir, haiwan melintas, lintasan pejalan kaki (murid sekolah, orang awam) dan sebagainya. Sehubungan dengan itu, perkara-perkara berkaitan perlu diberi perhatian sewajarnya. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur Operasi Piawai (SOP).

2.4.1.4 Sistem Pengurusan Dokumentasi

Satu sistem perlu diwujudkan di mana semua data dan rekod yang berkaitan dengan insiden kemalangan, aduan, latihan, pengurusan kontraktor, pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko dan perjalanan, pemantauan, audit dan penilaian kendiri didokumentasikan. Ini adalah supaya pengurusan yang lebih kemas, teratur dan terancang dapat dilaksanakan. Sistem Pengurusan Dokumentasi yang baik juga dapat meningkatkan mutu dan prestasi semua proses kerja di samping meningkatkan kelancaran operasi sesuatu syarikat. Audit juga dapat dilaksanakan dengan lebih mudah jika terdapat satu Sistem Pengurusan Dokumentasi yang memuaskan.

2.5 Penilaian

Setelah pelaksanaan kod amalan dilaksanakan dalam sesebuah organisasi, satu sistem penilaian perlu diwujudkan bagi menilai keberkesanan dan penggunaan kod amalan tersebut. Penilaian ini amat penting kerana sekiranya terdapat sebarang kekurangan dalam kitaran pelaksanaan SHE, tindakan untuk membetulkan keadaan perlu diambil bagi memastikan keselamatan dan kesihatan dalam pekerjaan diberi perhatian yang sewajarnya.

2.5.1 Pemantauan dan Penilaian Prestasi

Bagi memastikan pelaksanaan aktiviti kerja yang dijalankan mengikut prosedur operasi piawai berjalan dengan lancar dan berkesan untuk mengurangkan risiko kemalangan, penilaian terhadap prestasi pekerja mahupun seluruh organisasi perlulah dijalankan secara kerap mengikut masa-masa yang tertentu. Rekod terhadap Petunjuk Prestasi Utama (KPI) perlulah disimpan bagi tujuan penambahbaikan berterusan dan sebagai rujukan. Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan perlulah menyeluruh ke atas setiap peringkat organisasi.

Pemilihan indikator bagi prestasi perlulah ditentukan bergantung kepada saiz dan jenis aktiviti pekerjaan yang dijalankan dan ianya juga berdasarkan kepada objektif keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan seharusnya meliputi kedua-dua jenis pengukuran iaitu pengukuran secara kualitatif dan kuantitatif.

Penilaian prestasi yang telah dibuat seharusnya mencapai objektif di mana ianya boleh digunapakai bagi menentukan sama ada polisi dan objektif keselamatan dan kesihatan pekerjaan dapat dicapai dan risiko terhadap sebarang masalah berhubung keselamatan dan kesihatan pekerjaan dapat dikurangkan dan dikawal.

Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan seharusnya meliputi kedua-dua jenis pengukuran iaitu pengukuran secara kualitatif dan kuantitatif.

Penilaian ini juga seharusnya meliputi kedua-dua jenis pemantauan aktif dan reaktif yang mana ianya tidaklah tertumpu kepada:

- kecederaan
- ketidakupayaan
- penyakit
- masalah kesihatan
- statistik terhadap situasi hampir kepada kemalangan

Pengukuran prestasi yang dijalankan mestilah turut mengambilkira faktor-faktor lain selain yang disebutkan di atas. Pemantauan dan penilaian prestasi ini juga seharusnya direkodkan bagi kegunaan rujukan pada masa hadapan.

Secara amnya, pemantauan yang dijalankan perlu merangkumi pemantauan aktif dan reaktif kerana ianya penting dalam:

- menyediakan respons dan tindakbalas prestasi terhadap keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
- menyediakan informasi untuk menentukan sama ada operasi terhadap kawalan, pencegahan dan penentuan risiko dan bahaya dari hari ke hari berjalan dengan baik dan dalam keadaan lancar dan terkawal.
- menyediakan keputusan permulaan bagi meningkatkan dan membaikpulih lagi pengawalan dan penentuan risiko dan juga sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran.

Pemantauan aktif seharusnya mengandungi elemen-elemen asas bagi mewujudkan sistem yang proaktif dan seharusnya merangkumi:

i. pemantauan terhadap pencapaian pelan spesifik, kriteria prestasi dan objektif.
ii. penyeliaan yang sistematik terhadap sistem kerja, premis, tempat kerja dan peralatan.
iii. pemantauan terhadap persekitaran tempat kerja termasuklah organisasi kerja.
iv. pemantauan terhadap kesihatan pekerja yang mana perlu dilakukan melalui pemantauan perubatan yang sesuai bagi mengesan tanda-tanda dan simptom-simptom yang boleh memudaratkan kesihatan dan pada masa yang sama ianya dapat menentukan keberkesanan langkah pengawalan dan pencegahan yang sedia ada.
v. sejajar dengan undang-undang dan peraturan-peraturan di Malaysia.

Bagi pemantauan reaktif pula, ianya perlulah merangkumi pengenalpastian, laporan dan penyiasatan terhadap:

i. kecederaan, ketidakupayaan, kesakitan dan masalah kesihatan, penyakit dan situasi yang hampir kepada kemalangan yang berkaitan dengan kerja.
ii. apa jua kehilangan atau kerosakan harta benda.
iii. kekurangan prestasi keselamatan dan kesihatan serta kegagalan sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
iv. pemulihan pekerja dan program pemantauan kesihatan.

Penyiasatan terhadap kes-kes berkaitan kecederaan, ketidakupayaan, gangguan kesihatan, penyakit dan situasi hampir kepada kemalangan yang kesemuanya berkaitan dengan kerja serta kesannya kepada prestasi keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Segala kecederaan, ketidakupayaan, gangguan kesihatan, penyakit dan situasi hampir kepada kemalangan perlulah dilaporkan kepada pihak yang berkuasa dan bertanggungjawab berdasarkan undang-undang negara. Organisasi pula dikehendaki mengekalkan prosedur untuk menjalankan penyiasatan di mana ianya nanti akan berupaya mengenalpasti sebarang kegagalan dalam sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Penyiasatan mestilah dilakukan oleh individu yang berkemahiran tinggi, profesional dan disahkan berdasarkan sokongan yang diberikan oleh pekerja-pekerja dan wakil mereka. Laporan penuh penyiasatan perlulah didokumenkan dan diserahkan kepada pihak-pihak yang berkuasa.

Hasil penyiasatan perlulah dikemukakan kepada Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan (SH Committee) seterusnya jawatankuasa tersebut disarankan agar memberi pandangan mahupun cadangan bagi penambahbaikan dan penyelesaian masalah yang bernas serta relevan.

Hasil kajian yang telah dikemukakan kepada jawatankuasa tersebut, kemudiannya dikemukakan kepada pihak yang bertanggungjawab dalam melaksanakan usaha memperbaiki termasuklah memperoleh sebarang komen dan cadangan daripada pihak pengurusan untuk aktiviti pembaikpulihan yang berterusan.

Tindakan pembaikpulihan dan pemulihan setelah siasatan dijalankan perlulah dilaksanakan kemudiannya secara berterusan dan disahkan oleh pihak yang berkuasa. Laporan berkaitan penyiasatan daripada juruaudit luaran perlulah sama dan selaras dengan laporan daripada juruaudit dalaman di mana isu-isu dalaman turut diambil kira.

Tindakan pembaikpulihan dan pemulihan setelah siasatan dijalankan perlulah kemudiannya dilaksanakan secara berterusan dan disahkan oleh pihak yang berkuasa.

2.5.2 Audit Dalaman

Audit seharusnya dilakukan pada masa-masa yang telah ditetapkan dan ianya perlulah tersusun mengikut apa yang telah ditetapkan bagi menentukan sama ada sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan dan elemen-elemen yang terkandung di dalamnya adalah dalam keadaan baik, mencukupi dan berkesan dalam melindungi keselamatan dan kesihatan para pekerja sekaligus mencegah segala kejadian yang tidak diingini.

Polisi audit dan program yang sesuai berkaitan audit hendaklah merangkumi kemahiran juruaudit, skop audit, frekuensi audit, kaedah audit dan laporan. Audit yang perlu dijalankan termasuklah penilaian

pematuhan terhadap sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan serta elemen-elemen yang berkitar dalam Prosedur Operasi Piawai (SOP). Audit perlu dikendalikan oleh individu yang mahir dalam bidang audit sama ada dalaman mahupun luaran.

Objektif audit dalaman adalah bagi membantu pihak pengurusan/ pentadbiran melaksanakan tugas-tugas dan tanggungjawab mereka dengan cekap dan berkesan melalui penganalisaan angka-angka, penilaian dan membuat cadangan serta ulasan yang berkaitan dengan aktiviti-aktiviti yang telah dikaji.

Audit perlu dikendalikan oleh individu yang mahir dalam bidang audit sama ada dalaman mahupun luaran.

2.5.3 Audit Luaran

Audit luaran bertujuan memperolehi penilaian daripada pihak luar yang berkecuali berkenaan prestasi organisasi dan mengutarakan cadangan atau pandangan mereka dalam memperbaiki mutu dan prestasi. Ia dilakukan oleh individu yang berkebolehan dalam bidang berkenaan dan ianya perlu selaras dengan audit dalaman yang mana isu-isu dalaman juga perlu dimuatkan dalam laporan agar semua pihak jelas dengan sebarang masalah yang berlaku.

Audit perlu dilakukan ke atas sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan serta hasil daripada audit dapat menentukan sama ada sistem tersebut berkesan dan masih relevan. Ini merangkumi perkara seperti di bawah:

i. Keberkesanan dan kepatuhan dalam mencapai polisi dan objektif organisasi keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
ii. Keberkesanan dan kepatuhan dalam menarik penyertaan penuh daripada semua pekerja.
iii. Keberkesanan dan kepatuhan kepada KPI keselamatan dan kesihatan pekerjaan dan audit-audit yang terdahulu.
iv. Membolehkan organisasi mencapai taraf yang sejajar dengan kehendak undang-undang dan peraturan negara.
v. Memenuhi matlamat untuk pembaikpulihan yang berterusan dan amalan yang terbaik dalam keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

2.5.4 Penggredan dan Pelesenan

Akreditasi amat berkait rapat dengan audit dalaman dan luaran. Ia merupakan pengiktirafan terhadap kepatuhan kod amalan yang ditetapkan dan menjadi asas kepada pembaharuan permit dan insentif-insentif yang berkaitan. Organisasi yang melaksanakan akreditasi ini adalah Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS).

Setelah penilaian dibuat, setiap kelemahan yang telah dikenalpasti perlu diperbetulkan agar tahap keselamatan dan kesihatan pekerja dan majikan serta persekitarannya berada dalam tahap yang optimum.

2.6 Tindakan Untuk Peningkatan

Elemen yang terakhir bagi melengkapkan kitaran pelaksanaan SHE ialah proses mengambil tindakan untuk memperbetulkan keadaan. Setelah penilaian dibuat, setiap kelemahan yang telah dikenalpasti perlu diperbetulkan agar tahap keselamatan dan kesihatan pekerja dan majikan serta persekitarannya berada dalam tahap yang optimum. Terdapat dua elemen yang perlu diambil kira iaitu:

a. Pencegahan dan Pemulihan
b. Peningkatan Berterusan

2.6.1 Pencegahan dan Pemulihan

Hasil daripada penilaian, pemantauan dan audit yang dilakukan, terdapat satu kesimpulan yang mana beberapa langkah perlu diambil dalam mengatasi masalah-masalah yang sedia ada. Antaranya adalah langkah pencegahan dan pemulihan yang mana ianya dilakukan berdasarkan keputusan hasil pemantauan, penilaian dan audit terhadap prestasi sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran.

Pencegahan ialah di mana syarikat mengambil langkah-langkah proaktif bagi memastikan para pekerja dan persekitarannya adalah selamat mengikut Prosedur Operasi Piawai (SOP).

Apabila sesuatu kemalangan berlaku sama ada di jalan raya ataupun di tempat kerja, satu tindakan pemulihan perlu diambil. Tindakan pemulihan ini amat penting bagi memastikan kejadian yang sama tidak berulang. Ini kerana setiap kemalangan akan menyebabkan kerugian kepada semua pihak.

2.6.2 Peningkatan Berterusan

Peningkatan berterusan perlulah disusun dan dilaksanakan serta seharusnya dikekalkan dalam pelaksanaan SHE. Ini adalah supaya dapat memperolehi pembaikan yang berterusan terhadap elemen-elemen yang relevan dengan sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran.

Langkah yang disusun bagi peningkatan berterusan ini seharusnya turut mengambil kira perkara-perkara seperti di bawah:

i. objektif keselamatan,kesihatan dan persekitaran terhadap organisasi.
ii. keputusan daripada pengenalpastian bahaya dan penilaian risiko.
iii. keputusan pemantauan dan penilaian prestasi.
iv. penyiasatan terhadap kecederaan, ketidakupayaan, penyakit, gangguan kesihatan, situasi yang hampir kepada kemalangan dan keputusan serta cadangan daripada juruaudit.
v. kesan dan hasil daripada pemantauan pihak pengurusan.
vi. cadangan-cadangan untuk pembaikan dan peningkatan daripada semua ahli organisasi termasuklah Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran.
vii. sebarang perubahan dalam undang-undang dan peraturan negara.
viii. sebarang informasi baru yang dianggap relevan.
ix. keputusan daripada pemantauan kesihatan pekerja, perlindungan kesihatan dan program promosi.

Pelaksanaan kod amalan ini bukan sahaja dapat mengurangkan liabiliti syarikat terhadap tuntutan pampasan tetapi sekaligus dapat meningkatkan keuntungan syarikat.

Prestasi sesebuah organisasi dan proses keselamatan, kesihatan dan persekitaran seharusnya dibandingkan dengan badan-badan lain agar ianya dapat menjadi pemangkin kepada organisasi tersebut untuk meningkatkan dan memperbaiki prestasinya dari semasa ke semasa. Pelaksanaan kod amalan ini bukan sahaja dapat mengurangkan liabiliti syarikat terhadap tuntutan pampasan tetapi sekaligus dapat meningkatkan keuntungan syarikat.

3

Prosedur Operasi Piawai (SOP)

Prosedur Operasi Piawai (SOP)

3.1 Pengenalan 29
3.2 Pengurusan Pemandu 30
3.2.1 Prosedur Pengambilan Pemandu 31
3.2.2 Pengkategorian Pemandu 33
3.2.3 Latihan dan Perubahan Cara Berfikir 33
3.2.4 Prosedur Pemanduan 34
3.2.5 Jam Pemanduan dan Jam Bekerja 35
3.2.6 Penggiliran Pemandu 36
3.2.7 Penghargaan dan Hukuman 36
3.3 Pengurusan Kenderaan 37
3.3.1 Kesempurnaan Kenderaan 38
3.3.2 Penggantian dan Pelupusan Kenderaan 40
3.3.3 Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan 41
3.3.4 Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments) 43
3.3.5 Penggunaan Kenderaan 44
3.3.6 Lesen Kenderaan 44
3.4 Pengurusan Perjalanan dan Risiko 44
3.4.1 Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan 44
3.4.1.1 Kawasan Rehat dan Rawat 46
3.4.1.2 Sistem Pemantauan 46
3.4.1.3 Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan) 46
3.4.2 Pengurusan Risiko Perjalanan 47
3.4.2.1 Laluan Perjalanan 47
3.4.3 Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA) 47
3.4.4 Pengurusan Penumpang/Muatan dan Bagasi 47
3.4.5 Respons Terhadap Kecemasan 48
3.4.6 Perlindungan Insurans 50
3.5 Sistem Pengurusan Dokumen 50
3.5.1 Sistem Laporan Insiden/Kemalangan 50
3.5.2 Pengurusan Aduan 52
3.5.3 Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) 52
3.5.4 Pengurusan Kontraktor 53
3.5.5 Rekod Pengurusan Pemandu 53
3.5.6 Rekod Pengurusan Kenderaan 53
3.5.7 Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko 54
3.5.8 Sistem Pemantauan 54
3.5.9 Penilaian Kendiri 55

3 PROSEDUR OPERASI PIAWAI (SOP)

3.1 Pengenalan

Prosedur Operasi Piawai adalah amat penting bagi memastikan para penggiat industri terutamanya pengusaha bas dapat memahami dan seterusnya mempraktikkan SHE di tempat kerja masing-masing. Empat prosedur penting tersebut adalah:

a. Pengurusan Pemandu
b. Pengurusan Kenderaan
c. Pengurusan Perjalanan dan Risiko
d. Sistem Jaminan Kualiti (QAS)

Elemen-elemen di atas sebenarnya merupakan elemen harian yang perlu diuruskan dengan baik dan efisien dalam sesebuah syarikat pengangkutan. Berdasarkan kepada kajian-kajian terdahulu, sekiranya faktor-faktor di atas berjaya ditadbir dengan baik ia mampu mengurangkan risiko kemalangan khususnya di tempat kerja dan di jalan raya.

Hasilnya, perjalanan akan menjadi lebih selamat, kadar kemalangan akan berkurangan, persekitaran yang lebih baik untuk pekerja dan seterusnya memberi pulangan kepada majikan melalui pertambahan bilangan penumpang yang secara dasarnya akan lebih mempercayai perkhidmatan pengangkutan awam.

Hasilnya, perjalanan akan menjadi lebih selamat, kadar kemalangan akan berkurangan, persekitaran yang lebih baik untuk pekerja...

Sub-sub elemen yang terkandung dalam setiap bahagian pengurusan boleh dikategorikan kepada tiga iaitu seperti berikut:

i. Wajib
ii. Disarankan
iii. Pilihan

Kategori seumpama ini perlu bagi memudahkan kumpulan sasaran melakukan perkara yang termaktub dalam Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) mengikut keutamaan.

Perkara-perkara yang dikategorikan wajib adalah perkara yang mesti atau sekurang-kurangnya perlu ada dalam pengurusan berkenaan. Selain itu, perkara-perkara yang tergolong dalam kategori disarankan adalah perkara yang amat digalakkan. Akhir sekali, perkara yang tergolong dalam kategori pilihan adalah sesuatu yang akan memberi nilai tambah kepada perkhidmatan syarikat jika ia diamalkan.

Perlu diingatkan di sini bahawa untuk tujuan audit dan akreditasi setiap kategori yang disebut akan dinilai dan diberi pemarkahan dalam proses auditasi. Oleh yang demikian, pihak yang terlibat hendaklah mengambil langkah proaktif untuk melaksanakan bahkan menambah baik perkara-perkara dalam setiap kategori tersebut jika difikirkan perlu.

3.2 Pengurusan Pemandu

Dalam industri pengangkutan, perkara yang paling penting ialah pengurusan pemandu. Ini kerana pemandu ialah nadi dalam setiap proses penghantaran ataupun perkhidmatan bas awam. Tanpa pemandu, industri pengangkutan akan lumpuh. Oleh yang demikian, satu sistem pengurusan pemandu amat penting agar keselamatan dan kesihatan pekerja dan persekitarannya berada di tahap optimum.

Ini kerana pemandu ialah nadi dalam setiap proses penghantaran ataupun perkhidmatan bas awam.

Dalam pengurusan pemandu, faktor-faktor seperti prosedur pengambilan pemandu, pengkategorian pemandu, latihan dan pengubahan cara berfikir, prosedur pemanduan dan jam pemanduan perlu diambil kira. Selain itu, jam bekerja, sistem penggiliran pemandu dan juga bentuk penghargaan dan hukuman yang sepatutnya perlu diwujudkan. Rajah 3.2(a) di sebelah menunjukkan salah satu kemalangan yang berpunca daripada keletihan pemandu.

Rajah 3.2(a) Kemalangan melibatkan bas yang berpunca daripada keletihan pemandu

Jadual 3.2(a) adalah senarai lengkap elemen-elemen yang wajib ada dalam pengurusan pemandu. Syarikat mestilah mematuhi perkara-perkara tersebut bagi mewujudkan perjalanan yang selamat terutamanya bagi pemandu dan pengguna jalan raya yang lain.

3.2.1 Prosedur Pengambilan Pemandu

Berdasarkan rekod-rekod kemalangan yang dicatatkan, kecuaian serta sikap pemandu yang tidak bertanggungjawab seperti tidak mematuhi peraturan lalu lintas, mengambil bahan-bahan terlarang seperti dadah dan sebagainya adalah antara faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan. Oleh yang demikian, pihak syarikat wajib mengenalpasti latar belakang pemandu sebelum mereka diterima berkhidmat di dalam sesebuah syarikat. Garis panduan penilaian pemandu wajib diadakan bagi memastikan pemandu yang layak dan bertanggungjawab sahaja diterima. Antara perkara minimum yang wajib dikenalpasti adalah seperti yang berikut:

Jadual 3.2(a) Perkara-perkara dan kategori yang terkandung dalam pengurusan pemandu

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Prosedur Pengambilan Pemandu			
• Rekod pemandu	√		
• Ujian tahap kompetensi/kecekapan	√		
• Pemeriksaan kesihatan	√		
Pengkategorian Pemandu			
• Sistem kad pemandu (sistem KEJARA)	√		
• Kategori pemandu (pengkelasan lesen)	√		
Latihan dan Perubahan Cara Berfikir			
• Respons kecemasan	√		
• Latihan pemanduan	√		
• Latihan pengendalian kenderaan	√		
• Kesedaran	√		
Prosedur Pemanduan (Perjalanan)			
• Pakaian seragam		√	
• Pengambilan makanan		√	
• Ubat-ubatan terlarang	√		
• Pemeriksaan kesiagaan pemandu		√	
• Dokumen-dokumen penting	√		
• Pemakaian kaca mata (yang berkenaan)	√		
• Lapor tugas awal	√		
• Masuk dan melapor kepada penyelia	√		
• Pemeriksaan pra-perjalanan & senarai semak	√		
• Minyak kenderaan	√		
Jam Pemanduan dan Jam Bekerja			
• Maksimum jam pemanduan berterusan – 4 jam	√		
• Jumlah jam pemanduan sehari – 8 jam (maksimum)	√		
• Jumlah jam bekerja sehari – 12 jam (maksimum)	√		
• Masa rehat (30 minit) untuk setiap 4 jam	√		
• Jumlah hari bekerja dalam seminggu – 6 hari	√		
• Satu (1) hari rehat selepas 6 hari bekerja	√		
Penggiliran Pemandu			
• Pemandu yang bertugas mengikut giliran mengambil alih giliran masing-masing di destinasi yang ditetapkan	√		
Penghargaan dan Hukuman			
• Pengiktirafan		√	
• Peningkatan karier		√	
• Insentif		√	
• Tindakan disiplin	√		
• Bertanggungjawab terhadap kesalahan	√		

***W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan**

i. Periksa rekod pemandu daripada pangkalan data pihak bertanggungjawab seperti polis, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) dan sebagainya.
ii. Pihak syarikat wajib mengadakan ujian penilaian awal tahap kompetensi/tahap kecekapan memandu.
iii. Pemandu wajib membuat pemeriksaan kesihatan di mana-mana hospital, klinik atau pusat kesihatan yang ditetapkan oleh pihak syarikat (pembayaran ditanggung oleh pihak syarikat).

3.2.2 Pengkategorian Pemandu

Adalah difikirkan perlu untuk mengkategorikan pemandu kepada beberapa kategori yang difikirkan munasabah bagi memudahkan pihak pengurusan mengenalpasti pemandu yang profesional, mahir dan separa mahir. Risiko kemalangan sering berhubung kait dengan beberapa faktor yang berkaitan dengan pemandu. Untuk tujuan ini perkara-perkara berikut wajib diberikan perhatian:

i. Sistem KEJARA
ii. Pengkelasan lesen (undang-undang)
iii. Sistem kad pemandu – mengandungi maklumat tentang pengalaman kerja, maklumat perubatan asas, maklumat lesen, saman dan lain-lain yang difikirkan perlu (dikemaskinikan semasa pembaharuan lesen pengangkutan awam (PSV)).
iv. Kategori pemandu berdasarkan skil, kompetensi dan prestasi (maklumbalas pengguna)

Risiko kemalangan sering berhubung kait dengan beberapa faktor yang berkaitan dengan pemandu.

3.2.3 Latihan dan Perubahan Cara Berfikir

Untuk menjadi pemandu yang mahir, latihan yang berterusan adalah perlu. Namun, pemandu yang mahir sahaja masih tidak memadai. Kombinasi antara kemahiran dan cara berfikir yang positif serta bertindak pantas dan betul adalah mustahak. Pemandu yang mempunyai ciri-ciri seumpama ini diharap dapat mengurangkan risiko kemalangan atau meminimumkan impak kemalangan jika berlaku. Antara perkara asas yang wajib diadakan untuk tujuan ini adalah seperti yang berikut:

i. Latihan respons kecemasan wajib diadakan secara berkala.
ii. Latihan pemanduan berterusan mengikut kaedah-kaedah yang terbukti berkesan.
iii. Latihan pengendalian kenderaan bertujuan untuk membiasakan diri dengan sistem, peralatan dan lain-lain terutama yang melibatkan kenderaan baru.
iv. Mewujudkan kesedaran terhadap keselamatan dan rasa tanggungjawab melalui kempen, ceramah dan lain-lain yang difikirkan sesuai dan berkesan.

3.2.4 Prosedur Pemanduan

Pemandu hendaklah mengetahui dan mempunyai senarai semak (checklist) perkara-perkara yang wajib dilakukan sebelum menghidupkan enjin kenderaan, semasa menghidupkan enjin kenderaan, sejurus sebelum bertolak (ketika masih berada di terminal) dan sebagainya. Untuk panduan secara kasar, perkara-perkara berikut wajib dilakukan.

i. Semasa penyediaan jadual bertugas, semak rekod pemandu di pusat semakan sehenti.
ii. Memakai pakaian seragam syarikat.
iii. Mengambil makanan yang berkhasiat agar bertenaga dan segar ketika memandu.
iv. Tidak dibenarkan mengambil ubat-ubatan yang boleh mengganggu pemanduan (seperti yang boleh menyebabkan mengantuk dan sebagainya).
v. Pemandu hendaklah diperiksa oleh penyelia bertauliah bagi memastikan mereka benar-benar dalam keadaan siaga (fit) untuk memandu.
vi. Dokumen-dokumen penting hendaklah dibawa bersama (lesen E yang sah, lesen PSV yang sah, kad pengenalan atau pasport dan dokumen lain yang dirasakan perlu).
vii. Pemakaian kaca mata bagi pemandu yang berkenaan sahaja.
viii. Melaporkan diri untuk bertugas sekurang-kurangnya 30 minit awal sebelum perjalanan.
ix. Masuk dan melapor diri kepada penyelia termasuk menyemak tugasan.
x. Pemeriksaan sebelum perjalanan dan senarai semak sebelum memulakan perjalanan.
xi. Memastikan kenderaan mempunyai minyak yang mencukupi.

Senarai lengkap panduan memandu adalah seperti yang terdapat pada Lampiran 3.

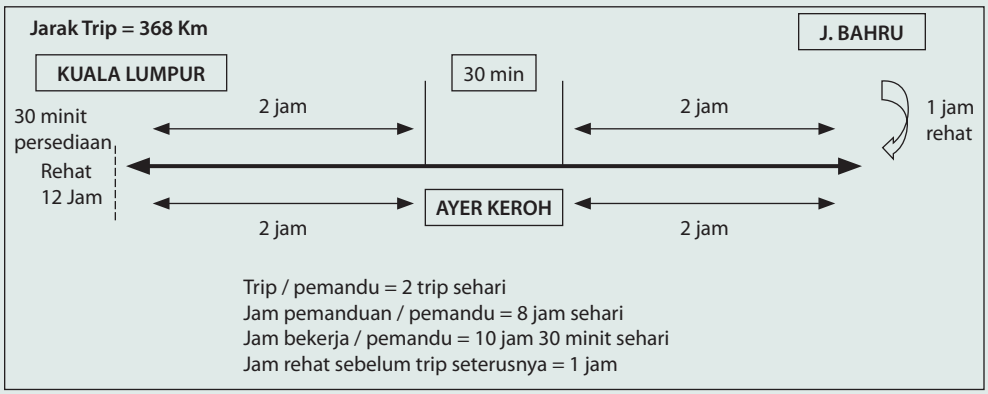
3.2.5 Jam Pemanduan dan Jam Bekerja

Masa bekerja wajib diberikan perhatian, jika tidak potensi pemandu untuk mengalami kelesuan akibat kerja lebih masa adalah tinggi dan ini sangat berisiko dan berbahaya kepada pemandu dan penumpang secara keseluruhan. Berikut adalah elemen yang wajib diambil kira tetapi tertakluk kepada akta-akta yang telah sedia ada jika berkaitan:

i. Maksimum jam pemanduan berterusan ialah 4 jam;
ii. Jumlah jam pemanduan sehari ialah 8 jam (maksimum);
iii. Jumlah masa bekerja sehari ialah 12 jam (maksimum);
iv. Masa rehat adalah 30 minit bagi setiap 4 jam perjalanan;
v. Masa rehat sekurang-kurangnya satu (1) hari selepas 6 hari bekerja; dan
vi. Minimum 12 jam rehat sebelum memulakan pemanduan yang pertama.

Rajah 3.2(b) di bawah menunjukkan rajah contoh Sistem Satu Pemandu bagi perkhidmatan bas ekspres.

Rajah 3.2(b) Sistem satu pemandu yang disyorkan bagi memastikan pemandu mendapat rehat yang secukupnya



3.2.6 Penggiliran Pemandu

Bagi mengelakkan pemandu berasa lesu akibat jangka masa memandu yang terlalu lama, kaedah penggiliran pemandu merupakan kaedah yang seharusnya diamalkan. Umum sedia maklum bahawa kelesuan boleh mengakibatkan hilang daya tumpuan ketika memandu seterusnya boleh meningkatkan risiko berlakunya kemalangan akibat terbabas daripada laluan dan sebagainya.

Bagi mengelakkan pemandu berasa lesu akibat jangka masa memandu yang terlalu lama, kaedah penggiliran pemandu merupakan kaedah yang seharusnya diamalkan.

Oleh itu, bagi memastikan penggiliran dilaksanakan, maka pemandu yang bertugas (roster) dikehendaki menunggu giliran masing-masing di destinasi yang ditetapkan untuk mengambil alih tugas pemanduan. Didapati bahawa sistem yang sedia ada (iaitu pemandu pertama dan kedua berada di dalam bas yang sama sepanjang perjalanan) adalah tidak mendatangkan hasil seperti yang ingin dicapai.

Ini adalah kerana bahawa berkemungkinan besar, kedua-dua pemandu akan berjaga sambil berbual-bual antara satu sama lain. Akibatnya, tiada masa rehat yang diharapkan untuk kedua-dua pemandu terbabit. Pemandu kedua tidak akan mempunyai rehat yang secukupnya di dalam bas semasa perjalanan, berbanding jika mereka berehat di rumah atau hostel yang disediakan. Pendekatan seperti yang telah dijalankan sebelum ini juga sering menyebabkan seseorang pemandu bekerja melebihi 16 jam sehari dan keadaan bekerja seperti ini amat meletihkan bagi pemandu.

3.2.7 Penghargaan dan Hukuman

Pemandu juga adalah sama seperti pekerja-pekerja lain, mereka akan bekerja dengan lebih bersemangat dan bermotivasi jika perkara-perkara baik yang mereka lakukan akan dinilai dan dihargai oleh pihak syarikat. Pada masa yang sama, bentuk hukuman yang setimpal harus diwujudkan juga sekiranya mereka melakukan kesalahan. Ia bukan bertujuan untuk menghukum tetapi lebih bersifat memberi didikan dan pengajaran agar

pemandu lebih berhati-hati dan bertanggungjawab ketika menjalankan tugas. Secara ringkasnya perkara-perkara berikut amat disarankan:

i. Memberi pengiktirafan yang sesuai kepada pemandu yang cemerlang.
ii. Peningkatan karier/kenaikan pangkat yang difikirkan perlu.
iii. Memberi insentif kepada pemandu yang cemerlang (bonus, kenaikan gaji dan lain-lain).
iv. Mengenakan tindakan disiplin berdasarkan peraturan syarikat wajib dikenakan jika terdapat pelanggaran terhadap perkara-perkara yang termaktub dalam kod amalan yang ditetapkan.
v. Setiap pemandu wajib bertanggungjawab ke atas kesalahan yang mereka lakukan sekiranya mereka melanggar perkara-perkara yang termaktub dalam kod amalan dan jika terbukti ia berlaku akibat daripada kecuaian mereka, maka, mereka harus mendapat hukuman termasuk membayar saman dan lain-lain.

Pemandu juga adalah sama seperti pekerja-pekerja lain, mereka akan bekerja dengan lebih bersemangat dan bermotivasi jika perkara-perkara baik yang mereka lakukan akan dinilai dan dihargai oleh pihak syarikat.

3.3 Pengurusan Kenderaan

Kajian menunjukkan bahawa kenderaan adalah salah satu faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan khususnya kecederaan yang membawa maut. Reka bentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain yang terdapat pada kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat. Keadaan kenderaan seumpama ini akan dapat mengurangkan risiko berlakunya kemalangan mahupun impak daripada kemalangan itu sendiri.

Kita sedia maklum bahawa setiap komponen kenderaan mempunyai fungsinya yang tersendiri dan saling melengkapi antara satu sama lain. Dengan erti kata lain kenderaan akan dapat berfungsi dengan lebih baik jika setiap komponen berfungsi dengan sempurna. Rajah 3.3(a) membuktikan bahawa kenderaan yang tidak diselenggara dengan baik akan menambahkan risiko kemalangan.

Rajah 3.3(a) Contoh kenderaan yang kurang ciri-ciri keselamatan dan menyebabkan kemalangan maut

3.3.1 Kesempurnaan Kenderaan

Bagi memastikan kenderaan berfungsi dengan sempurna dan selamat beberapa perkara penting seperti berikut wajib ada pada sesebuah kenderaan.

i. Tali pinggang untuk pemandu dan penumpang di barisan hadapan. (Pusat tambatan kaki kerusi – di tepi dinding dan lantai untuk setiap tempat duduk).

ii. Sistem pemantauan berkomputer seperti Sistem Kedudukan Global (Global Positioning System - *GPS*), takograf dan lain-lain adalah amat disarankan.

iii. Pengunaan satu struktur kerangka keluli (one piece body structure).

iv. Lantai kenderaan harus diperbuat daripada kayu yang tahan lasak/ kayu keras.

v. Cermin sisi hendaklah turut sama dilengkapkan pada kenderaan bagi mengatasi kawasan titik buta.

vi. Sekiranya perlu, sistem brek anti-sekat (anti-lock braking system - ABS) atau yang setara dengannya bahkan lebih baik daripada itu

Jadual 3.3(a) Perkara-perkara dan kategori yang terkandung dalam pengurusan kenderaan

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Kesempurnaan Kenderaan			
• Tali pinggang keselamatan (untuk pemandu dan penumpang di barisan hadapan bas ekspres) – Tahun 2008	√		
• Pusat tambatan kaki kerusi untuk bas – tepi dinding dan lantai untuk setiap tempat duduk – Tahun 2008	√		
• Sistem Pemantauan berkomputer seperti *GPS*, takograf – Tahun 2012		√	
• Satu struktur rangka (R66 ECE atau yang sepadan) dan rangka keluli	√		
• Lantai Kenderaan (kukuh dan tahan lasak)	√		
• Cermin Sisi (untuk mengatasi titik buta)	√		
• Sistem Brek Tambahan (*ABS, brake retarder, exzos braking*)		√	
• Tayar – sesuai dengan keadaan setempat dan dikeluarkan oleh pengeluar yang menepati piawaian tayar antarabangsa	√		
• Pemantul cahaya dilabel di hujung belakang kenderaan	√		
• Transmisi Automatik		√	
• Filem Anti-silau		√	
• Penggera Amaran Mengundur Automatik		√	
• Lampu Brek Ketiga	√		
• Lampu Nyalaan Waktu Siang	√		
Penggantian dan Pelupusan Kenderaan			
• Kenderaan mematuhi peraturan Economic Commission for Europe (ECE) atau yang setara dengannya (20 tahun - bagi bas baru atau yang sedia ada) - Wajib tahun 2008	√		
• Kenderaan tidak mematuhi peraturan ECE (10 tahun - bas yang sedia ada)	√		
• Semua kenderaan perlu mematuhi piawaian keselamatan menjelang 2016	√		
Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan			
• Penyelenggaraan Berkala	√		
• Laporan Penyelenggaraan (Mekanik dan Pemandu)	√		
• Pemberhentian pergerakan kenderaan yang bermasalah kritikal sehingga dibaikpulih	√		
• Penggunaan Alat Ganti Tulen (gunakan alat ganti yang asli)		√	
• Penjagaan Tayar (khususnya pada bunga, tekanan, jenis)	√		
Penggunaan Kenderaan (bergantung kepada keperluan syarikat)			
Mengadakan Lesen/Permit Kenderaan (disusun dalam fail)	√		

***W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan**

adalah turut disarankan.

vii. Penggunaan tayar mestilah yang memenuhi spesifikasi seperti yang telah ditetapkan dan dihasilkan oleh pengeluar yang diiktiraf. Untuk tayar celup hendaklah diperolehi daripada agen atau pengeluar yang diluluskan tetapi tidak dibenarkan untuk gandar stereng (rujuk SIRIM).

viii. Reflektor label di hujung belakang kenderaan adalah jenis yang bersinar berdasarkan spesifikasi.

ix. Transmisi automatik terutama bagi kenderaan baru bertujuan untuk memudahkan pemanduan seterusnya mengurangkan keletihan dalam mengendalikan kenderaan.

x. Penggunaan filem anti-silau. Kemalangan yang berpunca akibat silau pernah dilaporkan.

xi. Penggera amaran mengundur automatik wajib dipasang.

xii. Lampu brek ketiga dan lampu isyarat kecemasan.

xiii. Menyalakan lampu kenderaan pada waktu siang.

3.3.2 Penggantian dan Pelupusan Kenderaan

Usia kenderaan berkait rapat dengan jangka masa kebolehkhidmatan kenderaan berkenaan. Bahagian-bahagian utama kenderaan seperti enjin, kerangka dan lain-lain akan menunjukkan masalah dan semakin kurang berfungsi apabila usia penggunaannya meningkat. Ini adalah fenomena biasa yang turut berlaku kepada manusia dan sebagainya. Namun, penjagaan yang betul dan berkala mampu untuk menjadikan kenderaan itu secara relatifnya bertahan lebih lama.

Kenderaan yang usang boleh mengundang bahaya bukan sahaja kepada empunya kenderaan bahkan melibatkan pihak lain khususnya penumpang.

Kenderaan yang usang boleh mengundang bahaya bukan sahaja kepada empunya kenderaan bahkan melibatkan pihak lain khususnya penumpang. Peraturan yang jelas, munasabah dan praktikal mengikut keadaan realiti setempat dan masa yang sesuai wajib diadakan agar kemalangan yang berpunca daripada masalah seumpama ini dapat dielakkan atau setidak-tidaknya dapat dikurangkan.

Langkah-langkah berikut wajib diambil kira bagi menjamin hanya kenderaan yang memenuhi piawaian minimum sahaja yang layak berada di atas jalan raya. Kemalangan yang berpunca daripada kelalaian pihak pengurusan melupuskan kenderaan yang sepatutnya boleh dilihat daripada Rajah 3.3(b).

Rajah 3.3(b) Kemalangan yang berpunca daripada kenderaan yang sepatutnya telah dilupuskan

3.3.3 Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan

Kenderaan adalah sama seperti peralatan lain perlu dijaga dengan sempurna dan sistematik. Pihak pengeluar kenderaan menyediakan manual penyelenggaran berkala untuk memastikan bahagian-bahagian kenderaan yang berkaitan berada dalam keadaan baik dan berfungsi dengan sempurna. Sikap proaktif untuk memastikan kenderaan sentiasa dalam keadaan baik dan berfungsi adalah sangat baik tanpa menunggu sehingga kenderaan mengalami masalah.

Namun demikian, adakalanya walaupun kenderaan dijaga dan diselenggara dengan baik, ia tidak dapat lari daripada masalah yang berpunca akibat daripada kecuaian orang lain, bencana alam dan sebagainya. Dalam erti kata lain, punca berlaku kerosakan atau masalah kepada kenderaan ada di mana-mana sahaja. Perkara paling penting adalah mengenalpasti masalah kenderaan dengan segera dan tepat menerusi bantuan mereka yang arif atau mahir dalam perkara ini seperti mekanik dan sebagainya. Bantuan mereka sangat penting, jika tidak kemungkinan masalah akan bertambah rumit dan lebih serius daripada apa yang dijangkakan dan mengundang padah. Garis panduan berikut dapat membantu dan wajib dipraktikkan:

i. Penyelenggaraan berkala yang komprehensif daripada pihak yang berkenaan atau bertauliah atau yang dicadangkan oleh pihak pengeluar kenderaan itu sendiri.
ii. Memastikan bahawa pemilik kenderaan mempunyai laporan penyelenggaraan mahupun laporan daripada pihak mekanik serta hendaklah difailkan sebagai rekod.
iii. Setiap kenderaan yang didapati mengalami masalah yang dianggap kritikal oleh pihak yang berkuasa, wajib dihentikan serta-merta daripada beroperasi.
iv. Pihak pengurusan syarikat disarankan agar bertanggungjawab dalam memastikan alat ganti yang tulen digunakan.
v. Penjagaan tayar:
    a. Bunga tayar hendaklah minimum 2 mm dan ke atas seperti di Rajah 3.3(c).
    b. Tekanan tayar hendaklah bersesuaian dengan jenis kenderaan (para pemandu diberikan panduan dan diajar agar dapat mengetahui tekanan tayar yang bersesuaian berdasarkan jenis kenderaan).
    c. Tayar yang sama jenis dan bunga hendaklah diletakkan pada gandar yang sama.

Perkara paling penting adalah mengenalpasti masalah kenderaan dengan segera dan tepat menerusi bantuan mereka yang arif atau mahir dalam perkara ini seperti mekanik dan sebagainya.

Rajah 3.3(c) Penyelenggaraan yang baik termasuklah memastikan tayar berada dalam keadaan yang memuaskan

3.3.4 Pemandu Khusus Untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments)

Dalam hal ini memang pemandu khusus untuk kenderaan tertentu memiliki kebaikan-kebaikan yang tersendiri. Pemandu sudah arif tentang selok-belok kenderaan berkenaan sama ada dari segi operasi, latar belakang penyelenggaraan dan baik pulih serta sejarah kemalangan jika ada. Dengan kata lain pemandu merasakan bahawa kenderaan itu adalah seperti miliknya sendiri. Memandangkan adanya elemen-elemen positif atau manfaat yang tersendiri berhubung perkara ini adalah menjadi kewajipan syarikat untuk mewujudkan perkara-perkara yang berikut:

i. Setiap pemandu dipertanggungjawabkan ke atas kenderaan di bawah jagaan mereka sekiranya berlaku perkara yang tidak diingini dan terbukti akibat kecuaian mereka.
ii. Pemandu yang dipertanggungjawabkan hendaklah memastikan kenderaan memenuhi spesifikasi keselamatan minimum (berdasarkan senarai semak yang disediakan oleh pihak syarikat).
iii. Untuk keberkesanan pelaksanaan perkara di atas pemandu dan pihak pengurusan hendaklah mempunyai suatu bentuk persetujuan secara formal dan bertulis sebagai bukti dan rekod.

3.3.5 Penggunaan Kenderaan

Penggunaan kenderaan bergantung kepada keperluan pengendalian dan keadaan kenderaan seperti yang telah digariskan dalam dasar penyelenggaraan.

3.3.6 Lesen Kenderaan

Lesen kenderaan dan jadual tambang mesti disimpan di dalam fail khas dan pemandu hendaklah bertanggungjawab ke atas perkara ini. Fail ini hendaklah dikemukakan kepada pihak penguatkuasa untuk tindakan pemeriksaan.

Lesen kenderaan dan jadual tambang mesti disimpan di dalam fail khas dan pemandu hendaklah bertanggungjawab ke atas perkara ini.

3.4 Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Kajian mendapati bahawa selain faktor kemanusiaan dan kenderaan, faktor jalan raya dan persekitaran merupakan antara faktor penyumbang terhadap kemalangan utama. Justeru itu, adalah mustahak untuk mengambil berat terhadap persekitaran di sepanjang laluan seperti keadaan jalan, kawasan berisiko berlaku tanah runtuh, banjir, haiwan melintas, lintasan pejalan kaki (murid sekolah, orang awam) dan sebagainya. Sehubungan dengan itu, perkara-perkara berkaitan perlu diberi perhatian sewajarnya. Jadual 3.4(a) adalah panduan bagi perkara-perkara utama yang wajib diambil kira dalam pengurusan perjalanan dan risiko.

3.4.1 Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan

Potensi untuk berlakunya bahaya mahupun risiko di laluan hendaklah dikenalpasti. Hal ini adalah bertujuan untuk mengambil langkah berjaga-jaga yang sepatutnya apabila melalui laluan berkenaan. Perkara-perkara berikut wajib diberikan perhatian:

i. Peka terhadap perubahan keadaan cuaca dan lokasi berisiko tinggi

Jadual 3.4(a) Senarai perkara-perkara utama dalam pengurusan perjalanan dan risiko

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Pengurusan Muatan/Penumpang dan Bagasi			
• Terminal yang Sistematik	√		
• Perhentian Bas yang Ditentukan	√		
• Peraturan Muatan/Penumpang	√		
• Peraturan Bagasi (ruang dalam & tempat simpanan khusus)	√		
• Sistem Maklumbalas Pengguna (pengusaha & pihak berkuasa)	√		
• Notis BOLEH dan TIDAK BOLEH	√		
• Panduan Tindakan Kecemasan		√	
Pengenalpastian Bahaya & Risiko di Laluan			
• Potensi Bahaya atau Risiko di Laluan	√		
• Kawasan Rehat dan Rawat	√		
• Sistem Pemantauan	√		
• Pemeriksaan	√		
• Latihan dan Waktu Pemanduan Malam 'Graveyard Hours'	√		
Pengurusan Risiko Perjalanan			
• Laluan Perjalanan yang Dibenarkan	√		
Respons Terhadap Kecemasan			
• Manual	√		
• Latihan/Kursus Pertolongan Cemas Pemandu	√		
• Peralatan dan Ubat-Ubatan Kecemasan	√		
• Fasiliti Kebakaran	√		
• Prosedur Melaporkan Kecemasan/Kemalangan oleh Pengguna	√		
• Senarai Perhubungan Kecemasan	√		
Perlindungan Insurans			
• Tabung Pampasan		√	
• Perlindungan Insurans dalam Skim Tambang	√		
• Garis Panduan Membuat Tuntutan oleh Pengguna	√		
Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)			
• Keperluan Undang-undang (PERKESO)	√		
• Tanggungjawab Pihak Syarkat		√	
• Peningkatan Kerjaya (Kenaikan Pangkat)		√	

***W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan**

akibat perubahan cuaca tersebut (berdasarkan maklumat pihak meteorologi).

ii. Kenal pasti kawasan berisiko tinggi akibat faktor-faktor lain (keadaan jalan, haiwan melintas, bentuk muka bumi dan sebagainya).

iii. Tanda amaran – pihak yang bertanggungjawab hendaklah sentiasa memantau untuk memastikan ia berfungsi dan dalam keadaan baik serta memberi nombor talian aduan untuk dihubungi.

3.4.1.1 Kawasan Rehat dan Rawat

Kawasan Rehat dan Rawat adalah penting untuk memberikan ruang dan masa kepada pemandu dan penumpang untuk berehat serta melakukan pemeriksaan secara kasar ke atas keadaan kenderaan mereka (tayar, dan lain-lain). Kawasan rehat dan rawat wajib memenuhi perkara yang berikut:

i. Dikenalpasti dan dibenarkan oleh pihak tertentu (kemudahan asas yang mencukupi untuk penumpang dan pengusaha seperti tempat makan, surau, tandas dan lain-lain).

ii. Mempunyai fasiliti teknikal bagi membolehkan bantuan kecemasan awal diberikan jika berlaku sebarang kemungkinan yang tidak diingini.

iii. Kemudahan siaraya di kawasan rehat dan rawat yang utama.

3.4.1.2 Sistem Pemantauan

Sistem pemantauan adalah elemen yang sangat penting dan wajib dititikberatkan dalam pengurusan. Sistem yang canggih seperti GPS dan sebagainya jika mampu dimiliki adalah langkah yang terbaik. Buku log adalah elemen minimum yang wajib ada untuk tujuan pemantauan.

Sistem pemantauan adalah elemen yang sangat penting dan wajib dititikberatkan dalam pengurusan.

3.4.1.3 Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan)

Pemeriksaan secara mengejut wajib dilakukan mengikut kesesuaian masa dan tempat. Kaedah pemeriksaan boleh dibuat sama ada dengan menggunakan GPS atau telefon mahupun secara fizikal dengan mengadakan lawatan di tapak atau gabungan kesemuanya jika difikirkan perlu.

3.4.2 Pengurusan Risiko Perjalanan

3.4.2.1 Laluan Perjalanan

Laluan perjalanan wajib dihormati mengikut apa yang termaktub dalam permit dan laluan perubahan sementara (LPS).

3.4.3 Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)

Perlindungan Kemalangan Peribadi adalah bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada pemandu agar mereka lebih bertanggungjawab dan berdisiplin. Ia dilaksanakan seperti berikut:

i. Mengikut keperluan undang-undang dengan membuat caruman kepada PERKESO.
ii. Pihak syarikat digalakkan memberi perlindungan kemalangan peribadi (PA) tambahan kepada pemandu.
iii. Peningkatan atau insentif kepada perlindungan yang lebih baik adalah dinilai berdasarkan prestasi pemandu.

3.4.4 Pengurusan Penumpang/Muatan dan Bagasi

Tidak dapat dinafikan bahawa pengurusan penumpang/muatan dan bagasi yang baik mampu untuk mengurangkan risiko kemalangan atau setidak-tidaknya dapat mengurangkan impak jika berlaku kemalangan. Untuk tujuan ini beberapa perkara wajib diadakan atau diperbaiki seperti berikut:

i. Mewujudkan terminal yang sistematik dan dilengkapi fasiliti yang bersesuaian dan mencukupi untuk mengambil dan menurunkan penumpang dengan selamat serta pengurusan bagasi.
ii. Mewujudkan perhentian bas yang telah ditetapkan dan difikirkan selamat untuk menurunkan/mengambil penumpang dan untuk tujuan rehat dan rawat dalam perjalanan.
iii. Sistem maklumbalas pengguna untuk menerima aduan mahupun penghargaan terhadap perkhidmatan dan lain-lain.
iv. Peraturan bagasi (ruang dalam bas dan tempat khusus bagasi) – boleh rujuk peraturan pihak berkuasa sedia ada.
v. Penumpang/muatan hendaklah mengikut apa yang termaktub dalam syarat permit/lesen.

vi. Notis perkara-perkara asas yang BOLEH dan TIDAK BOLEH dilakukan semasa menggunakan kenderaan perkhidmatan awam wajib dipaparkan di dalam bas, perhentian bas dan terminal. Ia hendaklah jelas, tahan lama dan dipaparkan di lokasi yang mudah dilihat pengguna.

vii. Panduan yang menunjukkan cara-cara bertindak dengan betul jika berlaku kecemasan hendaklah dipaparkan di dalam bas, perhentian bas dan terminal di lokasi yang sesuai.

Rajah 3.4(a) dan 3.4(b) menunjukkan kemalangan yang berpunca daripada kelemahan pengurusan muatan penumpang dan bagasi.

3.4.5 Respons Terhadap Kecemasan

Respons terhadap kecemasan yang pantas dan berkesan mampu untuk mengurangkan impak kemalangan sama ada kematian atau kecederaan yang serius dan mampu menyelamatkan nyawa dan aset. Oleh itu ia perlu dititikberatkan oleh pihak pengurusan. Untuk tujuan itu beberapa perkara berikut wajib diadakan:

i. Manual respons terhadap kecemasan.

ii. Pemandu diberi latihan atau kursus asas pertolongan cemas dan kursus asas mencegah kebakaran serta pengendalian rawatan dan ubat-ubatan kecemasan.

iii. Peralatan dan ubat-ubatan kecemasan wajib ada dan sentiasa dipastikan mencukupi serta berada dalam keadaan baik di setiap bas mahupun terminal.

iv. Fasiliti melawan kebakaran asas serta petunjuk yang jelas, tahan lama dan mudah dilihat wajib ada dan dapat berfungsi serta sentiasa dipastikan dalam keadaan baik di setiap bas dan terminal.

v. Prosedur bertulis melaporkan insiden atau kemalangan untuk kakitangan terutama pemandu (nombor telefon pihak yang berkenaan, pegawai yang patut dihubungi dan lain-lain) wajib ada dalam setiap bas dan terminal. Ia hendaklah mudah difahami, jelas dan sentiasa dikemaskini.

Respons terhadap kecemasan yang pantas dan berkesan mampu untuk mengurangkan impak kemalangan sama ada kematian atau kecederaan yang serius dan mampu menyelamatkan nyawa dan aset.

Rajah 3.4(a) Contoh kenderaan yang tidak mengurus muatan dengan sempurna boleh mengakibatkan kemalangan dan kematian

Rajah 3.4(b) Contoh kemalangan yang akibat daripada membawa penumpang yang berlebihan

3.4.6 Perlindungan Insurans

Perlindungan insurans mampu mengurangkan beban atau tekanan yang terpaksa dipikul oleh individu akibat kemalangan. Perkara-perkara berikut wajib dipertimbangkan:

i. Memasukkan perlindungan insurans di dalam skim tambang.
ii. Membantu penumpang untuk membuat tuntutan dengan mengadakan garis panduan yang jelas dan komprehensif, jika perlu kakitangan syarikat boleh membantu.

3.5 Sistem Pengurusan Dokumen

Data-data mahupun rekod-rekod tertentu merupakan elemen penting yang wajib disimpan, dijaga dan diuruskan dengan sempurna. Perkara-perkara yang berkaitan dengan pelaksanaan, langkah-langkah pencegahan, pemulihan dan penambahbaikan sistem yang berkaitan, pencapaian dan lain-lain sama ada dalam bentuk data atau rekod sangat mustahak untuk rujukan, penilaian, akreditasi dan sebagainya.

Tidak dapat dinafikan penyimpanan dan penjagaan data serta rekod adalah perkara asas. Namun, untuk lebih sistematik dan tersusun ia memerlukan kaedah pengurusan data yang tepat bagi memudahkan kerja-kerja mengakses data mahupun rekod berkenaan dilakukan di saat ia diperlukan untuk pelbagai tujuan sama ada penyelidikan, bahan siasatan dan seumpamanya. Jadual 3.5(a) mengandungi elemen-elemen yang berkait rapat dengan sistem pengurusan data dan rekod.

3.5.1 Sistem Laporan Insiden / Kemalangan

Kemalangan atau insiden perlu dilaporkan dan direkodkan. Kegagalan untuk berbuat demikian mungkin bakal mengundang akibat buruk, rumit dan serius. Para pemandu hendaklah diberikan panduan langkah-langkah membuat laporan yang tepat agar laporan yang dibuat bernilai dan berguna untuk dijadikan sebagai rujukan. Berikut adalah langkah-langkah yang perlu diambil kira dalam situasi seumpama ini:

i. Setiap kemalangan insiden dan kemalangan nyaris wajib dilaporkan kepada pihak pengurusan.

Jadual 3.5(a) Perkara-perkara utama dalam Sistem Pengurusan dan Jaminan Kualiti: Data & Rekod

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Sistem Laporan Insiden/Kemalangan			
• Semua insiden, kemalangan dan kemalangan nyaris wajib dilaporkan	√		
• Penyiasatan Insiden/Kemalangan dan Penyerahan Laporan	√		
• Pembetulan dan Pencegahan	√		
Pengurusan Aduan			
• Rekod, Siasat dan Tindakan Pembetulan	√		
Latihan dan Kompetensi SHE			
• Latihan Permulaan dan Berkala	√		
• Latihan Dikendalikan Oleh yang Kompeten dan Bertauliah	√		
• Majikan Tanggung Kos Latihan	√		
Pengurusan Kontraktor			
• Dasar Berkaitan		√	
Pengurusan Pemandu (rujuk perkara dalam item 3.2)			
Pengurusan Kenderaan (rujuk perkara dalam item 3.3)			
Pengurusan Perjalanan dan Risiko (rujuk perkara dalam item 3.4)			
Sistem Pemantauan – Buku Log (paling minimum), Kotak Hitam/ GPS/ Takograf	√		
Butiran yang Lengkap	√		
Pengurusan Data	√		
Penilaian Kendiri		√	
Tahap Kesihatan Pemandu		√	
Keadaan Kenderaan (Senarai Semak)		√	

***W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan**

ii. Pihak pengurusan hendaklah menjalankan siasatan untuk memperoleh maklumat-maklumat yang diperlukan seperti punca kemalangan dan sebagainya. Maklumat-maklumat yang diperolehi kemudian hendaklah diserahkan kepada pihak yang berkenaan untuk tindakan yang selanjutnya.

iii. Tindakan pemulihan dan pencegahan harus diambil bagi mengelakkan insiden serupa berulang.

Para pemandu hendaklah diberikan panduan langkah-langkah membuat laporan yang tepat agar laporan yang dibuat bernilai dan berguna untuk dijadikan sebagai rujukan.

3.5.2 Pengurusan Aduan

Sesebuah syarikat harus mengambil berat aduan sama ada daripada pengguna, orang awam mahupun pihak-pihak tertentu. Memang terdapat banyak kes yang mana aduan tidak diendahkan atas alasan yang tidak munasabah sehingga memaksa pengadu bertindak lebih jauh misalnya melaporkan di media massa, elektronik dan sebagainya. Bila perkara seumpama ini terjadi sudah tentu pihak syarikat akan berisiko untuk mengalami kerugian yang jauh lebih besar. Justeru apabila syarikat menerima sebarang aduan, rekodkan, siasat dan ambil langkah pemulihan dengan seberapa segera berhubung aduan yang diterima.

3.5.3 Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE)

Pemahaman serta penghayatan kod amalan di kalangan pihak yang terlibat secara langsung iaitu pemandu adalah amat mustahak. Penerangan, latihan dan seumpamanya perlu diberi perhatian dan dilaksanakan mengikut kaedah yang terbukti berkesan untuk melahirkan pemandu yang kompeten dan bertanggungjawab. Kod amalan tidak akan mendatangkan hasil yang diharapkan jika ada pihak yang tidak memainkan peranan yang sepatutnya ke arah menjayakan matlamat kod amalan itu sendiri. Perkara-perkara berikut boleh dijadikan panduan:

i. Dua bentuk latihan perlu diadakan seperti berikut:
   a. Latihan asas peringkat permulaan sebaik sahaja pemandu mula berkhidmat di dalam sesuatu syarikat.
   b. Latihan berkala (misalnya sekali latihan setiap dua tahun dan lain-lain) bagi memastikan pemandu sentiasa ingat dan menghayati kod amalan yang telah dipelajari sebelumnya. Ujian pemahaman atau kaedah-kaedah lain harus difikirkan dan dilaksanakan bagi menentukan tahap pemahaman dan penghayatan mereka.
ii. Latihan hendaklah dikendalikan oleh mereka yang kompeten dan bertauliah bagi menjamin keberkesanan dan mutu latihan yang tinggi.
iii. Kos latihan wajib ditanggung oleh pihak majikan untuk tidak membebankan pemandu.

3.5.4 Pengurusan Kontraktor

Sesetengah pengusaha menggunakan khidmat pihak ketiga untuk menjalankan sebahagian daripada tanggungjawab syarikat. Perkara ini perlu diberi perhatian dan tindakan perlu diambil bagi mengatasi masalah berkaitan yang timbul. Suatu dasar perlu diadakan untuk mendapatkan khidmat kontraktor jika perlu berbuat demikian atas alasan yang munasabah. Kontraktor turut wajib mengamalkan semua kod amalan SHE yang ditetapkan.

3.5.5 Rekod Pengurusan Pemandu

Semua perkara atau rekod yang perlu berhubung pengurusan pemandu hendaklah dijaga, disimpan dan diurus dengan sempurna. Ini bertujuan untuk menjaga dokumen-dokumen yang penting. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.2.

3.5.6 Rekod Pengurusan Kenderaan

Perkara-perkara yang berkaitan kenderaan seharusnya direkodkan atau didokumentasikan agar pengurusan kenderaan lebih berkesan dan teratur. Selain daripada itu, ia bertujuan untuk mengelakkan maklumat-maklumat sebegini daripada hilang atau rosak dan sebagainya. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.3.

3.5.7 Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Sebagaimana dalam kes pengurusan pemandu dan kenderaan sebarang maklumat penting dalam pengurusan perjalanan dan risiko memerlukan penjagaan dan pengurusan yang betul, jika tidak maklumat berguna akan hilang atau rosak dan seterusnya menimbulkan kesulitan. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.4.

Sistem pemantauan yang berkesan merupakan salah satu faktor yang boleh membantu untuk merealisasikan hasrat sesuatu kod amalan tercapai.

3.5.8 Sistem Pemantauan

Sistem pemantauan yang berkesan merupakan salah satu faktor yang boleh membantu untuk merealisasikan hasrat sesuatu kod amalan tercapai. Maklumat-maklumat penting dapat diperolehi dengan mudah dan tepat seterusnya memungkinkan penilaian berkaitan dapat dilaksanakan. Perkembangan teknologi yang pesat menawarkan suatu sistem pemantauan yang canggih dan sentiasa dinamik sifatnya. Tidak semua syarikat mampu untuk memiliki peralatan canggih berteknologi tinggi atas faktor kos dan sebagainya. Peralatan seperti *GPS*, takograf dan lain-lain mungkin hanya mampu dimiliki oleh syarikat tertentu. Apa yang lebih penting ialah suatu sistem yang mampu untuk merekodkan perkara-perkara mustahak. Penggunaan buku log adalah wajib dan merupakan keperluan minimum yang perlu ada.

i. Tidak kira sama ada *GPS*, takograf atau buku log yang digunakan dalam sistem pemantauan sekurang-kurangnya perkara-perkara berikut perlu direkodkan:
   a. Nama pemandu
   b. Masa bertolak
   c. Masa sampai ke destinasi
   d. Masa rehat
   e. Rekod jarak perjalanan (bacaan odometer)
   f. Pertukaran pemandu
ii. Data-data ini hendaklah disimpan, dijaga dan diurus oleh pihak yang berkenaan untuk kegunaan tertentu seperti penilaian prestasi pemandu dan sebagainya.

3.5.9 Penilaian Kendiri

Penilaian kendiri yakni oleh pemandu adalah perlu bagi mendapat gambaran awal tentang sejauh mana beliau berupaya melakukan pemanduan berdasarkan tahap kesihatan diri, keadaan kenderaan mahupun perkara-perkara lain. Misalnya, bagi mereka yang belum pulih sepenuhnya daripada kecederaan mahupun masalah kesihatan lain mungkin tidak berupaya untuk pemanduan jarak jauh. Begitu juga kenderaan yang bermasalah misalnya sistem brek yang tidak memuaskan, keadaan tayar yang teruk dan lain-lain adalah amat berisiko untuk perjalanan.

Penilaian kendiri yakni oleh pemandu adalah perlu bagi mendapat gambaran awal tentang sejauh mana beliau berupaya melakukan pemanduan berdasarkan tahap kesihatan diri, keadaan kenderaan mahupun perkara-perkara lain.

Untuk penilaian sendiri oleh pemandu, perkara-perkara berikut boleh dijadikan panduan:

i. Pemandu hendaklah menilai dan memastikan beliau sihat dan berupaya untuk pemanduan yang akan ditempuhi (sekiranya perlu haruslah meminta nasihat daripada doktor dan sebagainya). Pihak pengurusan hendaklah dimaklumkan jika pemandu merasakan beliau tidak berupaya agar perjalanan tidak tergendala dan menyusahkan pengguna.

ii. Keadaan kenderaan hendaklah siap sedia dalam keadaan selamat digunakan untuk perjalanan. Ini dapat dilakukan dengan adanya senarai semak yang mengandungi butir-butir perkara yang hendak diperiksa. Secara kasarnya, keadaan kenderaan dinilai berdasarkan pemeriksaan ke atas perkara-perkara berikut. (Untuk lebih terperinci senarai semak adalah seperti dalam lampiran.)
    a. 'Under-bonnet'
    b. Menghidupkan enjin
    c. Komponen-komponen keselamatan
    d. Stereng
    e. 'Suspension'

f. Tayar
g. Sambungan
h. Pelinciran
i. Peralatan kenderaan
j. Penanda kenderaan yang sah
k. Dokumentasi kenderaan
l. Badan kenderaan
m. Minyak yang mencukupi

Secara keseluruhannya, prosedur operasi piawai di atas meliputi semua aspek-aspek penting dalam pemanduan kenderaan. Namun begitu, perkara-perkara lain yang tidak disebutkan tetapi menyumbang kepada keselamatan, kesihatan dan persekitaran juga boleh dimasukkan agar tahap keselamatan dan kesihatan sentiasa berada di tahap optimum.

4

Kesimpulan

Kesimpulan

Lampiran

Lampiran

Lampiran 1:	Pelan Tindakan Audit Kendiri	59
Lampiran 2:	Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan	60
Lampiran 3:	Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas	61
Lampiran 4:	Borang Penyiasatan Insiden	64

4 KESIMPULAN

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran (SHE) merupakan satu kod amalan yang harus difahami dan diamalkan oleh setiap pengusaha dalam industri pengangkutan. Kod ini tidak hanya untuk pemandu tetapi juga harus dilaksanakan oleh pihak pengurusan tertinggi syarikat.

SHE bertujuan untuk memastikan persekitaran pekerjaan yang selamat dan pada masa yang sama, dapat mengurangkan risiko kecederaan dan kemalangan. Pelaksanaan SHE dalam sesebuah syarikat amat penting. Justeru, kerjasama antara pihak pengurusan tertinggi dan pekerja-pekerja amat penting dalam setiap kitaran pelaksanaan SHE terutamanya dalam pembentukan dasar SHE. Penubuhan Jawatankuasa SH juga memainkan peranan yang penting bagi melaksanakan setiap dasar SHE. Penilaian perlu dibuat bagi mengenalpasti setiap masalah yang wujud, supaya tindakan dapat diambil sebagai proses penambahbaikan.

Kejayaan kod amalan ini amat bergantung kepada kerjasama antara penggiat industri dan juga pihak berkuasa untuk persekitaran yang selamat untuk semua.

Satu prosedur operasi piawai juga dibincangkan dalam laporan ini. Prosedur operasi piawai ini menjadi rujukan supaya SHE dapat dilaksanakan dengan tepat dan mencapai objektif. Kejayaan kod amalan ini amat bergantung kepada kerjasama antara penggiat industri dan juga pihak berkuasa bagi mewujudkan persekitaran yang selamat untuk semua.

RUJUKAN

Government of Malaysia. *Akta keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA)*. Percetakan Negara: Kuala Lumpur.

Institute For Research in Safety and Transport Murdoch University. 2001. *National Road Transport Commision, A Review of Research Comparing The Impacts of Day and Night Driving on The Fatigue of Drivers of Heavy Vehicles*. Western Australia.

Johari Ismail. 2003. *Buku Panduan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan*. Percetakan Negara: Kuala Lumpur.

Mohd Fauzi bin Mohd Yusoff. 2006. *Valuation of Fatal and Non-Fatal Injuries Due to Motorcycle Accidents in Malaysia*. Universiti Putra Malaysia, Serdang, Selangor.

National Carriers Inc. 2003. ACC1133. *Improving Workplace Safety and Health for Road Transport*. New Zealand Road Transport Association, New Zealand.

National Carriers Inc. 2003. ACC1132. *Training and Supervision for Road Transport*. New Zealand Road Transport Association, New Zealand

Occupational Safety and Health Service, Department of Labour. 2004. ACC 1101. *Emergencies and Incident Investigation for Small Business*, New Zealand.

Occupational Safety and Health Service, Department of Labour. 2004. ACC 1104. *How to Manage Hazards for Small Business*. New Zealand.

Omar Mat Piah. *OSH MS Regulatory Perspective*. Jabatan Kesihatan dan Keselamatan Pekerjaan, Kementerian Sumber Manusia, Kuala Lumpur.

Prosedur Kerja Pemandu, Manual Operasi Transnasional. Kuala Lumpur.

Road Transport Forum NZ and Think Safe. 2004. *Guide to Health and Safety in Road Transport*. Wellington, New Zealand.

SIRIM. *Malaysian Standards. MS 1722 Part 1: 2005 and Part 2: 2003*. Kuala Lumpur.

Lampiran

Lampiran

Lampiran 1:	Pelan Tindakan Audit Kendiri	59
Lampiran 2:	Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan	60
Lampiran 3:	Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas	61
Lampiran 4:	Borang Penyiasatan Insiden	64

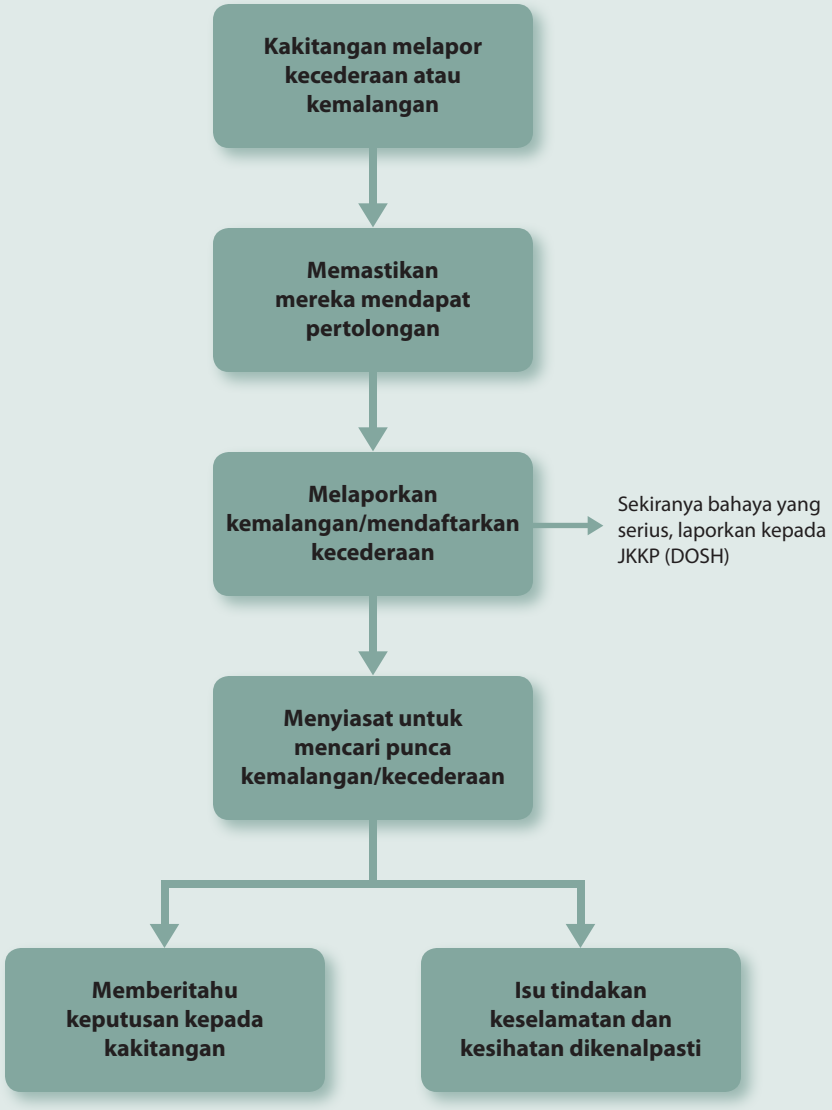
Pelan Tindakan Audit Kendiri

Pelan tindakan dibuat untuk mengenalpasti bahagian yang perlu dibaiki dan dipertingkat untuk mencapai standard yang diperlukan. Dalam menyediakan pelan tindakan, tindakan perlu diberi perhatian berdasarkan kos dan kemudahan menjalankan pelaksanaan berbanding dengan manfaat yang diperolehi.

Item Dinilai	Pelan Tindakan	Kumpulan Tindakan	Tarikh Dijangka Siap	Tarikh Siap	Komen

LAMPIRAN 2

Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan



LAMPIRAN 3

Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas

No. Bas:	
Pemandu:	

Tarikh:	
Kod Duti:	

		Sebelum Bertugas	Selepas Bertugas
A	**METER**	km	km
1	Bacaan meter		

		Ada (√)	Tiada (X)
B	**PERALATAN DAN DOKUMEN**		
1	Jack		
2	Pembuka tayar		
3	Peti kecemasan		
4	Tanda tiga segi		
5	Pemadam api		
6	Tayar simpanan		
7	Permit		
8	Jadual perjalanan		
9	Cukai jalan		

		Cukup (√)	Tambah (X)
C	**SELENGGARAAN HARIAN**		
1	Air radiator		
2	Air bateri		
3	Angin tayar		
4	Minyak pelincir		
5	Minyak brek		
6	Minyak 'power steering'		

sambungan Lampiran 3

D	SISTEM BREK	Baik (√)	Rosak (X)
1	Brek utama		
2	Brek tangan		
3	Lampu isyarat hadapan (kiri)		
4	Lampu isyarat hadapan (kanan)		
5	Lampu isyarat belakang (kiri)		
6	Lampu isyarat belakang (kanan)		
7	Lampu besar/kecil		
8	Lampu brek		

E	KETIKA ENJIN DIHIDUPKAN	Ya (√)	Tidak (X)
1	Asap putih/hitam berlebihan		
2	Bunyi enjin yang luar biasa		
3	Meter kepanasan melebihi had		
4	Brek & tangki angin berfungsi		
5	Penghawa dingin berfungsi		
6	Pengelap cermin berfungsi		
7	Pemancut air berfungsi		
8	Lampu amaran berfungsi		
9	Semua tolok berfungsi		

F	DALAMAN BAS	Baik (√)	Rosak (X)
1	Cermin pemandu/penumpang		
2	Cermin sisi		
3	Cermin besar belakang		
4	Pintu penumpang		
5	Kerusi pemandu		
6	Kerusi penumpang		
7	LCD skrin		
8	Pemain DVD		
9	Loceng		

sambungan Lampiran 3

10	Mesin tiket		
11	Pembesar suara		
12	Mikrofon		

G	KEKEMASAN/KECERIAAN	Kemas (√)	Tidak (X)
1	Langsir		
2	Kebersihan		
3	Kedudukan kerusi penumpang		
4	Tong sampah dikosongkan		
5	Sawang atau debu		

H PENGESAHAN PEMANDU SEBELUM BERTUGAS

Saya sahkan bahawa saya telah memeriksa bas seperti senarai semak di atas sebelum memulakan TRIP PERTAMA dan mengaku segala kenyataan di atas adalah benar.

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

I PENGESAHAN PEMANDU SELEPAS BERTUGAS

Saya sahkan bahawa saya telah memeriksa bas seperti senarai semak di atas selepas **TRIP PERTAMA** dan mengaku segala kenyataan di atas adalah benar.

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

J ULASAN PENGURUS / PENYELIA

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

LAMPIRAN 4

Borang Penyiasatan Insiden

Tarikh: | Masa: | Lokasi:

Kecederaan serius? Ya ☐ Tidak ☐ *Sila laporkan kecederaan parah kepada OSH*

Mangsa yang cedera *(sila senaraikan mangsa yang cedera)*

Kemusnahan harta: Ya ☐ Tidak ☐ *Jika Ya, sila beri keterangan*

Hampir kena: Ya ☐ Tidak ☐ *Jika Ya, sila beri keterangan*

Pemantauan Kesihatan

Adakah kecederaan ini memerlukan pemantauan kesihatan jangka pendek, sederhana atau jangka panjang selepas kemalangan berlaku ke atas semua staf yang terlibat (tidak hanya kepada pekerja yang cedera)? Ya ☐ Tidak ☐

Jika Ya, sila pastikan pemantauan kesihatan dijalankan

Keterangan tentang kejadian yang berlaku

sambungan Lampiran 4

Pengumpulan data. Sila senaraikan semua informasi yang berkenaan tentang kejadian. Gunakan lampiran lain jika perlu.

Fakta kejadian	Kenyataan saksi	Pemeriksaan lokasi/ kawasan sekitar

Senaraikan semua sebab dan faktor-faktor yang menyebabkan kemalangan berlaku (termasuk budaya, sistem, tugas dan kejadian sebenar yang berlaku). Kaji dan senaraikan pembahayaan yang menyumbang kepada kemalangan.

Sebab dan faktor yang menyumbang kepada kemalangan	Bahaya yang terlibat
1.	1.
2.	2.
3.	3.
4.	4.
5.	5.
6.	6.

Adakah kemalangan disebabkan oleh (sila tanda yang berkenaan):

- ☐ Bahaya yang telah diketahui
- ☐ Bahaya yang tidak diketahui/yang baru dan tidak pernah didaftarkan
- ☐ Kedua-dua faktor di atas

Jika berpunca daripada bahaya yang telah diketahui, adakah kawalan sedia ada gagal? Bagaimana sistem kawalan sedia ada boleh ditambah baik untuk menyingkirkan, mengasingkan ataupun meminimumkan bahaya. Sila kemaskini rekod bahaya tersebut.

Jika berpunca daripada bahaya baru, sila pastikan bahaya yang terlibat dikenalpasti sepenuhnya dan dianalisa. Pengawalan sewajarnya perlu diwujudkan. Sila berikan keterangan tentang bahaya baru dan proses kawalan yang diambil. Sila kemaskini rekod bahaya tersebut.

sambungan Lampiran 4

Pemantauan: Apakah langkah-langkah yang diperlukan bagi memastikan semua langkah keselamatan telah diambil bagi mengawal kesemua pembahayaan dan memastikan kesannya terhadap kesihatan mangsa dan pekerja amnya terkawal?

_____

Semakan: Analisis dan tindakan telah disemak dan disahkan oleh saya, dan saya bertanggungjawab sepenuhnya ke atas pemantauan sehingga tamat penyiasatan.

Tandatangan _____ Jawatan : _____

Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS)
125-135, Jalan TKS 1, Taman Kajang Sentral
43000 Kajang, Selangor Darul Ehsan, Malaysia
Tel : 603 - 8924 9200 Faks : 603 - 8733 2005
E-mail : dg@miros.gov.my
Website : www.miros.gov.my

ISBN 978-983-43649-0-8
9 789834 364908